Année 1960. — N° 8. Le Numéro : 0,20 NF 26 Avril 1960.

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS
DU
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

ABONNEMENTS : FRANCE ET OUTRE-MER : 8 NF ; ETRANGER : 12 NF
(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS-15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

SESSION DE 1960

Séances des 22 et 23 Mars 1960.

SOMMAIRE

Problèmes posés par la situation de la construction navale française.

PROBLEMES POSES PAR LA SITUATION DE LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

(Question dont le Conseil économique et social s'est saisi en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958.)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique et social, par M. Gondouin.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.

TITRE Ier. — *Rappel de la situation actuelle dans le monde et en France des transports maritimes et de la construction navale.*

Chapitre Ier. — Crise de conjoncture de l'armement international.
A. — Evolution des frets.
B. — Evolution du trafic mondial.
C. — Importance de la flotte mondiale.
D. — Age de la flotte.
E. — Difficultés diverses.
F. — Perspectives d'amélioration.

Chapitre II. — Situation de l'armement français.
A. — Situation de la flotte.
B. — Commandes des armateurs.
C. — Age de la flotte.
D. — Tonnage désarmé.
E. — Composition de la flotte.
F. — Rang de la flotte française.
G. — Trafic français — part du pavillon.
H. — Difficultés propres à l'armement français.

Chapitre III. — Situation de la construction navale dans le monde.
A. — Accroissement de la capacité de production.
B. — Baisse des prix internationaux.
C. — Evolution du carnet de commandes.

Chapitre IV. — L'aide à la construction navale dans le monde.
A. — L'aide dans les pays étrangers.
B. — L'aide de l'Etat français.

Chapitre V. — L'industrie française de la construction navale.
A. — Structure.
B. — Production et effectifs.
C. — Evaluation du carnet de commandes.
D. — Importance de la construction navale pour l'économie française.

TITRE II. — *Les différentes parties face à la crise de la construction navale française.*

Chapitre Ier. — Rappel de la position prise par les pouvoirs publics.

1° Travail des commissions.

2° Analyse du livre blanc.

Chapitre II. — Enquête auprès d'entreprises d'armement et de constructions navales. et des groupements professionnels.

I. — Aspects économiques.

A. — Appréciation de la crise.

B. — Difficultés propres à l'armement français.

C. — Mesures favorisant l'exportation des navires.

II. — Considérations budgétaires et modalités d'application de la loi d'aide.

1° Impératifs budgétaires.

2° Incidence du taux sur le budget de l'aide.

3° Application pratique de la loi d'aide.

III. — Aspects techniques et industriels.

1° Discrimination des chantiers.

2° Amélioration de l'activité des constructions navales.

3° Conversion de l'activité des chantiers.

IV. — Aspects sociaux.

A. — Coordination nécessaire.

B. — Conversion totale .

C. — Difficultés des conversions partielles.

D. — Point de vue des organisations syndicales.

V. — Aspects juridiques.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n° 1. — Indices des frets. — Marchandises solides :
Indice des affrètements au voyage.
Indice des affrètements à temps.

Tableau n° 2. — Frets pétroliers AFRA.

Tableau n° 3. — Volume cumulé des affrètements conclus en 1957-1958.

Tableau n° 4. — Trafic mondial de 1952 à 1958.

Tableau n° 5. — Les flottes de commerce.

Tableau n° 6. — La flotte de commerce française.

Tableau n° 7. — Les commandes françaises aux chantiers français.

Tableau n° 8. — Age moyen de la flotte française au 1er janvier 1959.

Tableau n° 9. — Evolution de la flotte française depuis la guerre.

Tableau n° 10. — Répartition par catégories du tonnage français en service.

Tableau n° 11. — Accroissements comparés depuis six ans des flottes française et étrangère.

Tableau n° 12. — Variation du rang de la flotte française dans le monde.

Tableau n° 13. — Investissements dans la flotte de commerce française — fonds privés en 1957 et 1958.

Tableau n° 14. — Lancements comparés de 1938 à 1958.

Tableau n° 15. — Tonnages en construction et en commande.

Tableau n° 16. — Crédits de paiement de 1952 à 1960.

Tableau n° 17. — Loi-programme de 1960 à 1963.

Tableau n° 18. — Production des chantiers en tonneaux.

Tableau n° 19. — Effectifs totaux des chantiers de 1953 à 1959.

Tableau n° 20. — Evolution des effectifs et du personnel des chantiers du 1er janvier 1958 au 1er janvier 1959.

Tableau n° 21. — Carnet de commandes des chantiers français de 1953 à 1959.

ETUDE SUR LA CRISE DE LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

INTRODUCTION

Par lettre en date du 15 octobre 1959, le groupe des travailleurs C. G. T.-F. O. a demandé que le Conseil économique et social se saisisse de « l'étude des problèmes posés par la situation de la construction navale française ».

Cette importante question devant être abordée sous les aspects les plus divers : financiers et techniques aussi bien que sociaux et économiques, ne fut pas attribuée à l'une des sections créées par le décret n° 59-600 du 5 mai 1959 relatif à l'organisation du Conseil économique et social. Conformément à la possibilité qui est offerte par l'article 13 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 portant loi organique relative au Conseil économique et social (1), une commission spéciale de la construction navale fut créée par décision du bureau en date du 1er décembre, ratifiée par l'assemblée plénière du 8 décembre dernier. Ce ne fut donc que le 17 décembre que cette commission put commencer à fonctionner.

Dès sa première réunion, après avoir procédé à l'élection de son président, M. Richard, et de son vice-président, M. Rogliano, elle désigna deux rapporteurs : MM. Branger et Gondouin.

On put craindre à cette époque que la commission ne connût une existence très précaire ou n'aboutit à des conclusions trop tardives. Dès le début du mois de janvier, le Gouvernement publiait en effet un Livre blanc où il retraçait les aspects mondiaux et internationaux de la crise de la construction navale et préconisait diverses mesures destinées à pallier les difficultés actuelles et à en éviter si possible le retour. Les décisions positives devaient intervenir dans un très bref délai.

Malgré l'ampleur du problème, cette publication mettait la commission dans l'obligation de déposer très rapidement des conclusions si elle voulait influencer les décisions gouvernementales. C'est la raison pour laquelle il fut décidé de ne procéder qu'à un petit nombre d'auditions en commission pour connaître l'opinion des organisations professionnelles et syndicales intéressées et les solutions qu'elles préconisaient. La nature même de la construction navale conduisait à entendre successivement :

M. Norguet, président, et M. Puech, délégué général de la chambre syndicale des constructeurs de navires ;

M. Francis Fabre, président, et M. Marchegay, délégué général du comité central des armateurs de France ;

Les représentants des diverses organisations syndicales des personnels des chantiers de construction navale (C. G. C., C. F. T. C., C. G. T.-F. O., C. G. T.).

Après avoir pris conscience des difficultés du problème et de l'opinion des diverses catégories intéressées, la commission voulut connaître le point de vue des ministres qui s'occupent, à des titres divers, de la reconversion des chantiers ou du reclassement des personnels susceptibles d'être licenciés. Ainsi, vinrent indiquer les solutions déjà intervenues ou à l'étude dans leurs services :

M. Buron, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ;

M. Bacon, ministre du travail et de la sécurité sociale ;

M. Jeanneney, ministre de l'industrie, qui se fit excuser et représenter par M. Lescop, directeur des industries mécaniques et électriques.

Mais il apparut rapidement que les auditions en commission ne permettraient pas d'avoir une vue totale du problème. Aussi, un petit groupe composé du président, du vice-président et des deux rapporteurs, procéda-t-il à de nombreuses auditions privées.

La plupart des dirigeants des chantiers importants ou susceptibles d'être touchés par les mesures restrictives, quelques hauts fonctionnaires connaissant particulièrement le problème et deux dirigeants d'importantes sociétés de navigation maritime, furent successivement entendus. Du 7 janvier au 25 février, ce groupe ne procéda pas à moins de 15 visites ou auditions.

Les rapporteurs tiennent à remercier bien vivement toutes les personnalités qui ont accepté d'être entendues, aussi bien par la commission que par le groupe de travail et qui leur ont permis de se faire une idée exacte des difficultés du problème et des solutions préconisées.

Ils adressent également leurs remerciements aux experts et au secrétariat de la commission qui leur ont apporté leur concours.

(1) Ordonnance n° 58-1360. — « Art. 13. — Des commissions temporaires peuvent être créées au sein du Conseil pour l'étude de problèmes particuliers... ».

**

TITRE Ier

RAPPEL DE LA SITUATION ACTUELLE DANS LE MONDE ET EN FRANCE, DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Chapitre Ier

Crise de conjoncture de l'armement international.

La situation de la construction navale dépend étroitement de celle de son client : l'armement, industrie particulièrement sujette aux changements de conjoncture.

A. — Evolution des frets

Les frets très élevés en 1956 et 1957 avaient incité les armateurs du monde entier à passer de très nombreuses commandes, le tonnage des navires en service paraissant insuffisant. La fermeture du canal de Suez avait encore accentué ce mouvement de commandes et avait masqué dans le domaine de l'armement l'amorce d'une récession économique qui pourtant se dessinait.

La réouverture du canal, qui a repris progressivement son trafic en 1957 pour atteindre le chiffre record de 139 millions de tonnes en 1958 contre 107 millions en 1955, a déclenché une chute des frets, qui sont tombés brutalement à un niveau très bas où ils sont demeurés depuis (cf. tableaux 1 et 2, pages 6 et 7 indiquant les indices des frets concernant les marchandises solides et l'évolution de l'indicateur trimestriel des frets pétroliers).

TABLEAU N° 1

Indices des frets. — Marchandises solides.

(Juillet-décembre 1947 = 100.)

	1954	1955	1956	1957	1958	1959
a) *Indices des affrètements au voyage.*						
Janvier	83,4	119,9	138,9	178,3	83,2	79,4
Février	85,6	123,3	134,8	171,5	81,9	80,1
Mars	88,3	116,9	138,9	154,9	76,1	78,8
Avril	87,8	115,1	146	144,3	74,8	78,5
Mai	88,6	124,9	146,2	132	77,4	76,9
Juin	87,2	130,7	151,9	122,2	76,6	75,6
Juillet	85,4	131,9	152	117,6	76,6	75,5
Août	87,1	130,2	154,8	100,5	75,4	76,3
Septembre	94	134	158,7	99	75,1	76,6
Octobre	102,8	149,3	156,2	95,8	79,1	80,9
Novembre	111,7	139,7	173,1	93,2	80,4	82,2
Décembre	120,1	141,6	181,2	88,6	79,6	89
Moyenne	93,5	129,8	152,7	124,8	78	79,2
b) *Indices des affrètements à temps.*						
Janvier	64,6	125	160,8	249	68,7	58,6
Février	69,3	130,6	161,6	227	62,6	60
Mars	74	130,4	168	190	64,4	61,2
Avril	71,5	111,6	187,6	187,6	65,4	61,4
Mai	70,9	141,1	201,3	163,6	65,4	62,7
Juin	74,6	140	189,1	129,2	65,7	61,4
Juillet	67,6	143,6	193,8	107,8	63,8	60,3
Août	76,8	143,5	192,1	85,6	64,3	60,3
Septembre	80,2	154	208	87,4	59,2	69,8
Octobre	88,3	160,5	210,8	89,4	62	69,9
Novembre	107,2	146,4	234	78,6	64	73,2
Décembre	116,3	154,1	255	73,5	57,8	79,4
Moyenne	80	140,1	196,8	139,1	63,6	64,9

TABLEAU N° 2

Frets pétroliers Afra (1).

(Barème « Scale ». — Fret de base : pétrole brut des Antilles néerlandaises sur Royaume-Uni 32 sh 6 *d* la tonne.)

	1955	1956	1957	1958	1959
	%	%	%	%	%
1er trimestre « Scale »....	+ 12,8	+ 40	+ 74,8	+ 27,3	+ 13,9
2e trimestre « Scale »....	+ 7,5	+ 17	+ 67,7	+ 24,6	+ 11,6
3e trimestre « Scale »....	+ 2,2	+ 37,2	+ 31,9	+ 24,1	»
4e trimestre « Scale »....	+ 8,1	+ 41,3	+ 30	+ 21,5	»

TABLEAU N° 3

Le tableau n° 3 compare le volume cumulé des affrètements conclus pour 1957 et 1958 :

Volume cumulé des affrètements conclus.

(En milliers de tonnes de port en lourd.)

	TOTAL 1957	TOTAL 1958	1958				1959
			1er tr.	2e tr.	3e tr.	4e tr.	1er tr.
Charbon	38.523	9.755	2.596	2.883	2.309	1.967	2.066
Grains	14.115	20.823	4.045	4.312	4.530	7.936	6.311
Ferraille	3.174	878	251	219	146	262	511
Minerais	9.322	4.943	1.359	1.053	1.252	1.279	1.332
Sucre	2.766	2.861	644	893	652	672	607
Produits chimiques et engrais	3.134	3.242	1.027	800	893	422	880
Bois	1.170	1.303	338	294	323	348	363
Divers	3.530	3.219	897	783	727	812	910
Total	75.734	47.024	11.157	11.237	10.832	13.798	12.980

B. — Evolution du trafic mondial

Le trafic maritime mondial qui, depuis la guerre, augmentait régulièrement de près de 7 p. 100 par an, a légèrement baissé (2,5 p. 100) en 1958 par suite de la récession (cf. tableau n° 4 ci-dessous) :

TABLEAU N° 4

(En millions de tonnes.)

ANNÉES	TOTAL	MARCHANDISES solides.	PÉTROLE	GRANDS LACS
1952	662	350	285	27
1953	687	365	295	27
1954	738	396	320	22
1955	833	455	350	28
1956	882	490	390	32
1957	958	510	420	28
1958 (estimations)	935	465	445	25

L'accroissement considérable de la population, qui d'après certaines statistiques devrait doubler en 30 ans, la hausse du niveau de vie et l'aide aux pays sous-développés devraient entraîner un développement de la production et des besoins et par conséquent du trafic maritime.

(1) Average Freight Rate Assessment = taux moyen trimestriel calculé par le comité des courtiers de Londres.

C. — Importance de la flotte mondiale

La flotte mondiale s'élevait en 1958 à un tonnage global de 118 millions de tonneaux (rappel des unités utilisées dans la marine marchande) (1) représentant 35.202 navires. La décomposition des flottes de commerce est donnée, pour 1958, dans le tableau n° 5 (cf. page 10) qui fait apparaître leur accroissement en trois ans et leur importance par rapport à 1939. Si l'on exclut la flotte des Grands Lacs (3,4 millions de tonneaux) et la flotte de réserve des Etats-Unis (14 millions de tonneaux) on arrive à une flotte de commerce en activité de 100 millions de tonneaux qui se répartit en un tiers de pétroliers et deux tiers d'autres bâtiments. La flotte de réserve des Etats-Unis comprend presqu'uniquement des navires autres que des pétroliers.

En 1959, une reprise nette du trafic a été constatée mais les statistiques disponibles ne permettent pas encore de la chiffrer.

TABLEAU N° 5

Les flottes de commerce.

(En milliers de tonneaux de jauge brute, voiliers exclus.)

	1er JUILLET 1958	ACCROISSEMENT en 3 ans 1958 - 1955	1er JUILLET 1957	1er JUILLET 1956	1er JUILLET 1955	1er JUILLET 1939
		Pourcentage.				
Etats-Unis (mer)...	23.084 (1)	— 3,5	23.428 (1)	23.643 (1)	23.927 (1)	8.910
Grande-Bretagne (sans dominions).	20.286	+ 4,8	19.857	19.546	19.357	17.891
Libéria-Panama ...	14.437	+ 82	11.595	9.510	7.920	718
Norvège	9.385	+ 29,5	8.488	8.035	7.249	4.834
Japon	5.465	+ 46,5	4.415	4.076	7.735	5.629
Italie	4.990	+ 25	4.552	4.197	3.911	3.424
Hollande	4.600	+ 24,5	4.335	4.006	3.696	2.970
France	4.338	+ 10,5	4.010	3.943	3.922	2.934
Allemagne de l'Ouest	4.077	+ 53,5	3.606	3.206	2.653	4.482
Suède	3.303	+ 17,5	3.048	2.922	2.807	1.577
U. R. S. S.	2.966	+ 18,5	2.709	2.636	2.506	»
Danemark	2.035	+ 23	1.857	1.695	1.652	1.175
Grèce	1.611	+ 29,5	1.472	1.307	1.245	1.781
Espagne	1.607	+ 16	1.505	1.438	1.383	902
Total mondial...	118.034 (1)	+ 17,5	110.246 (1)	105.200 (1)	100.569 (1)	68.509

(1) Flotte de réserve des Etats-Unis comprise, estimée à 14 millions de tonneaux en 1955-1956, à 12.750.000 tonneaux en 1957 et à 14 millions de tonneaux en 1958.

Le tonnage mondial à fin juin 1959 atteindrait 125 millions de tonneaux de jauge brute.

Le tonnage des navires désarmés par suite de la crise des frets atteignait 8 millions de tonneaux en juillet 1958 et 9,4 millions de tonneaux en juillet 1959. Le montant du tonnage désarmé représentait environ la capacité annuelle de production des chantiers du monde.

Le tonnage désarmé s'est élevé à 6.260.000 au 31 décembre 1959 au lieu de 7.840.000 tjb à fin 1958 et, au cours de 1959, 3.200.000 tonneaux auraient été démolis au lieu de 1.450.000 tjb en 1958. Ainsi, le tonnage total désarmé et démoli aurait atteint, à la fin de 1959, 9.500.000 tonneaux environ, soit, globalement, un chiffre égal à celui de 1958.

(1)

	GRANDEUR	UNITÉS	INDICATION FOURNIE
Tonnage (jauge brute).	Volume.	Tonneau J. B. (Tjb) (2,83 m³).	Capacité de transport.
Déplacement	Poids.	Tonne (1.000 K). Tons (1.016 K).	Poids du navire.
Port en lourd (deadweight).	Poids.	Tonne d. w. (tdw). Tons d. w.	Capacité de transport en poids.

D. — Age de la flotte

La flotte mondiale a été rajeunie grâce à l'incorporation, au cours des dernières années, de nombreux navires neufs. En 1958, elle comprenait 41 p. 100 de navires âgés de moins de dix ans. Encore ce pourcentage tient-il compte de la flotte de réserve des Etats-Unis dont presque toutes les unités construites pendant la guerre sont âgées de plus de quinze ans. En excluant cette flotte de réserve, qui ne semble pas devoir être remise en service, la proportion de navires âgés de moins de dix ans atteint 41 p. 100 pour l'ensemble de la flotte, 64 p. 100 pour la flotte pétrolière seule et 38 p. 100 pour les autres catégories de navires.

A l'exception des Etats-Unis, dont la flotte active comprend elle-même une proportion élevée de navires âgés, presque toutes les puissances maritimes disposent de flottes jeunes. Il est certain que ce rajeunissement des flottes de commerce au cours des dernières années agit dans un sens plutôt défavorable sur la conjoncture. D'ailleurs, il est à noter que les livraisons aux différents armements du monde en 1958 ont porté sur 1.920 bateaux représentant 9 millions de tonneaux. Le tonnage vendu à la démolition ne s'est élevé qu'à 1,9 millions de tonneaux, en progression pourtant sensible par rapport à 1957, année durant laquelle le tonnage vendu à la démolition n'avait été que de 944.000 tonneaux. L'accélération des démolitions s'est encore accentuée en 1959 et devrait dépasser 3 millions de tonneaux.

E. — Difficultés diverses

Il convient de signaler également les difficultés rencontrées par certains armements, en particulier par la Grande-Bretagne, qui a conservé son premier rang au point de vue des flottes actives mais qui a vu son tonnage s'accroître dans une proportion bien inférieure au tonnage mondial.

Ces difficultés proviendraient :

a) *De la protection du pavillon américain.*

— La discrimination instituée par les Etats-Unis à propos des dons ou aides prévus par le plan Marshall s'est généralisée peu à peu.

— Des subventions sont consenties aux armateurs américains.

b) *Des flottes de complaisance.*

L'importance prise par les pavillons de complaisance Liberia, Panama, dont les deux cinquièmes paraissent appartenir à des Américains, et dont le tonnage s'est accru au cours des trois dernières années de près de 100 p. 100. C'est principalement dans le domaine des transports pétroliers que la concurrence de la flotte des pavillons de complaisance est la plus importante puisqu'elle détient le premier rang et atteindrait 29 p. 100 de la capacité totale mondiale.

c) *De la concurrence aérienne.*

En ce qui concerne les paquebots, leur trafic est de plus en plus concurrencé par le trafic aérien qui, depuis 1958, a dépassé le trafic maritime sur l'Atlantique Nord et continue à se développer rapidement.

d) *De la limitation des importations pétrolières par les U. S. A.*

Le fait que le Gouvernement américain maintienne pour les produits pétroliers sa politique de limitation des importations a pour conséquence de réduire l'emploi des navires-citernes, car les Etats-Unis sont les principaux consommateurs de pétrole dans le monde.

e) *Raccourcissement des routes pétrolières.*

Le raccourcissement général des routes mondiales du pétrole provenant des découvertes d'importants gisements et de la prospection généralisée dans le monde, laisse prévoir une concurrence internationale très âpre dans ce secteur.

f) De l'excédent de navires.

La crise des frets est aggravée et a été probablement provoquée par l'importance des commandes passées aux différents chantiers du monde au moment où la conjoncture était exceptionnelle. Les navires en cours de construction, qui viendront accroître le nombre des navires en service dans les deux ou trois prochaines années, totalisaient 27 millions de tonneaux en janvier 1959. Ils atteindraient actuellement 22,3 millions, dont environ 13,8 millions de pétroliers et 8,5 millions d'autres navires. Il semble que l'augmentation de la flotte des pétroliers en service pèsera longtemps et lourdement sur les taux de frets ; il pourrait y avoir encore des besoins en cargos.

F. — Perspectives d'amélioration

A plus ou moins longue échéance, on peut espérer une amélioration de la conjoncture en raison des perspectives démographiques favorables, et si l'on considère le tonnage très important qui n'est plus économiquement exploitable dans la flotte mondiale :

— navires chauffant au charbon, représentant 12 millions de t. dw ;

— navires construits avant 1934, représentant 24.500.000 t. dw ;

— navires standards construits pendant la guerre et incapables de concurrencer les navires modernes, représentant 23 millions de t. dw.

Les armateurs de plusieurs pays étudient un plan qui permettrait de retirer du trafic le tonnage excédentaire ; un tel accord sera difficile à réaliser sur le plan international.

Chapitre II

Situation de l'armement français.

A. — Situation de la flotte

Il convient tout d'abord d'indiquer la situation de la flotte de commerce au 1er janvier 1960.

TABLEAU N° 6

La flotte de commerce française en tonneaux de jauge brute.

(Navires de commerce de plus de 100 tonneaux.)

	PAQUEBOTS	PÉTROLIERS	CARGOS	TOTAL
Pour mémoire :				
En service au 1er septembre 1939	1.166	323	1.245	2.734
En service au 1er janvier 1958	664	1.396	1.858	3.918
Tonnage en service au 1er janvier 1959	668	1.650	1.962	4.280
Tonnage en service au 1er janvier 1960	608	1.785	2.047	4.440
Navires en commande au 1er janvier 1960 :				
En France	64	638	372	1.074
A l'étranger	»	54	19	73
Total	64	692	391	1.147
Tonnage en puissance (1)	672	2.477	2.438	5.587

(1) On entend ici par tonnage en puissance : la somme du tonnage en service et du tonnage commandé ; ce tonnage en puissance est un maximum qui ne sera pas atteint au moment des livraisons, en raison notamment du tonnage qui aura été retiré du service avant cette date.

Le tonnage de la flotte française a augmenté du 1er janvier 1958 au 1er janvier 1959 de plus de 9 p. 100 (1,6 p. 100 en 1956, 4 p. 100 en 1957) et de 1959 au 1er janvier 1960 de près de 4 p. 100, l'accroissement ayant été plus important pour les pétroliers que pour les cargos (1958-1959 : paquebots : + 0,5 p. 100 ; pétroliers : + 18 p. 100 ; cargos : + 5,6 p. 100 ; 1959-1960 : paquebots : — 8,9 p. 100 ; pétroliers : + 8 p. 100 ; cargos : + 4,3 p. 100).

B. — Commandes des armateurs

Le volume des commandes des armateurs français obtenues par chantiers français a fortement varié depuis 1952 (première année d'application de la loi d'aide du 24 mai 1951) :

TABLEAU N° 7

Commandes françaises aux chantiers français (en tjb).

1952......	344.500	1956......	1.298.400
1953......	52.500	1957......	95.400
1954......	64.700	1958......	38.900
1955......	691.200	1959......	53.500

La diminution des commandes qui se poursuit est conforme à l'évolution de la conjoncture de l'armement mondial ; les commandes enregistrées en 1958 et 1959 ne concernent que des cargos destinés au transport de marchandises diverses ou des cargos frigorifiques, notamment bananiers.

Précisons qu'au cours de l'année 1958 les armateurs français ont résilié dans les chantiers français un tonnage total de 271.400 tjb (dont 207.000 tjb de pétroliers et 51.000 tjb de navires transporteurs de pondéreux) ; certaines de ces résiliations ont été accompagnées de commandes de navires de remplacement pour 37.900 tjb, non compris dans les chiffres du tableau ci-dessus.

Ajoutons qu'au 1er janvier 1960 le tonnage en construction ou en commande à l'étranger était de 72.999 tjb (2 pétroliers : 54.000 et 5 cargos : 18.999).

C. — Age de la flotte

L'apport de navires nouveaux, du fait de la reconstitution de la flotte et des investissements réalisés par les armateurs dans la période de prospérité maritime, a contribué à abaisser l'âge moyen de la flotte française, dont le rajeunissement est sensible dans toutes les catégories :

TABLEAU N° 8

Age moyen de la flotte au 1er janvier 1959.

Navires à passagers	14 ans 4 mois.
Pétroliers	7 ans 8 mois.
Cargos (Liberty-ships compris)	11 ans 1 mois.

L'âge moyen des Liberty est de 15 ans 10 mois.

Le tonnage des navires de plus de vingt ans est resté quasi stationnaire en valeur absolue avec 370.000 tjb à fin 1959 (contre 374.000 au début 1959), en valeur relative sa proportion continuant à décroître.

D. — Tonnage désarmé

Le tonnage désarmé était au 31 décembre 1959 avec 30 navires jaugeant 197.200 tonneaux, très inférieur en pourcentage à la proportion de la flotte désarmée mondiale reportée à la flotte active : 5 p. 100 contre 10 p. 100. Cette situation provient du fait que les armateurs français ont toujours recherché une garantie contre les effets d'un prix de revient élevé, dans la pratique des lignes régulières ou des contrats à long terme ; s'ils sont privés du bénéfice des hauts frets en période de prospérité, ils sont préservés du pire dans les moments de dépression.

B. — Composition de la flotte

Au 1er janvier 1960, la flotte de commerce française comprenait 798 navires, totalisant 4.461.000 tjb.

Les tableaux nos 9 et 10 ci-dessous montrent l'évolution de la flotte entre 1939 et 1959 par catégories de navires et ce qu'elle sera en 1962 compte tenu de l'exécution des seules commandes en cours.

TABLEAU N° 9

Evolution de la flotte française depuis la guerre.

(En milliers de tonneaux de jauge brute. N = nombre ; T = tonnage.)

	NAVIRES à passagers.		PÉTROLIERS		CARGOS et divers.		TOTAL	
	N	T	N	T	N	T	N	T
Au 1er septembre 1939.	146	1.166	72	323	452	1.245	670	2.734
Au 1er septembre 1944.	40	365	37	103	149	350	226	818
Au 1er janvier 1958....	68	664	141	1.396	527	1.859	746	3.919
Au 1er janvier 1959....	69	668	155	1.650	567	1.962	791	4.280
Au 1er janvier 1960....	67	608	160	1.790	571	2.063	798	4.461
En 1962 (estimation sans démolition).....	»	672	»	2.461	»	2.434	»	5.567

TABLEAU N° 10

Répartition par catégories du tonnage en service

(en pourcentage du tonnage total).

	NAVIRES à passagers.	PÉTROLIERS	CARGOS et divers.
Au 1er septembre 1939....	43	12	45
Au 1er septembre 1944....	45	13	42
Au 1er janvier 1958.......	17	36	47
Au 1er janvier 1959.......	16	38	46
Au 1er janvier 1960.......	14	40	46
En 1962 (estimation)......	13	43	44

F. — Rang de la flotte française

Alors qu'en six années, du 1er juillet 1952 au 1er juillet 1958, la flotte mondiale s'est accrue de 31 p. 100, le tonnage de la flotte française n'a augmenté que de 19 p. 100 (cf. tableau n° 11 ci-contre). En dehors des Etats-Unis qui ont une flotte de réserve importante, et de l'Angleterre, c'est la France qui a accru le moins sa flotte de commerce.

TABLEAU N° 11

Accroissements comparés depuis six ans des flottes françaises et étrangères.

(En milliers de tonneaux de jauge brute.)

	TONNAGE au 1er juillet 1958.	TONNAGE au 1er juillet 1952.	VARIATION pendant la période de 6 ans. Pourcentage.
Etats-Unis	23.084	24.874	— 7
Grande-Bretagne	20.286	18.624	9
Libéria-Panama	14.437	4.638	219
Norvège	9.385	5.906	59
Japon	5.465	2.787	96
Italie	4.900	3.289	49
Hollande	4.600	3.264	41
France	4.338	3.638	19
Allemagne de l'Ouest.....	4.077	1.398	192
Suède	3.303	2.332	42
Monde......................	118.034	90.180	31

Les programmes d'investissements réalisés au cours des trois dernières années n'ont fait que maintenir relativement la situation de la flotte française dans le monde ; en augmentant de 9 p. 100 en 1958, elle s'est maintenue au pourcentage auquel elle était tombée en 1956, soit 3,7 p. 100 de la flotte mondiale, proportion la plus basse connue depuis le début du siècle (hormis les années de guerre). Le tableau n° 12 ci-dessous montre cette chute tant en pourcentage de la flotte mondiale qu'en fonction du rang occupé qui reculera vraisemblablement au dixième rang, étant admis que la flotte française sera bientôt dépassée par la flotte allemande.

TABLEAU N° 12

Variation du rang de la flotte française dans le monde.

ANNÉES	TONNAGE mondial.	TONNAGE français.	POURCENTAGE	RANG	FLOTTES DÉPASSANT LA FLOTTE FRANÇAISE en tonnage.
1913	46.953.000	2.201.000	4,6	5e	Grande-Bretagne, Allemagne, Etats-Unis et Norvège.
Première guerre mondiale.					
1922	64.360.000	3.846.000	5,9	3e	Grande-Bretagne et Etats-Unis (la flotte allemande ayant été détruite pendant la guerre).
1930	69.608.000	3.531.000	5,2	6e	Grande-Bretagne, Etats-Unis, Japon, Allemagne et Norvège.
1938	67.847.000	2.904.000	4,2	7e	Grande-Bretagne, Etats-Unis, Japon, Norvège, Allemagne et Italie.
1939	69.440.000	2.953.000	4,2	8e	Grande-Bretagne, Etats-Unis, Japon, Norvège, Allemagne, Italie et Hollande.
Deuxième guerre mondiale.					
1948	80.292.000	2.786.000	3,4	4e	Etats-Unis, Grande-Bretagne et Norvège (les flottes japonaise, allemande et italienne ayant été détruites).
1952	90.180.000	3.638.000	4	5e	Etats-Unis, Grande-Bretagne, Norvège et Panama.
1955	100.569.000	3.922.000	3,9	6e	Etats-Unis, Grande-Bretagne, Norvège, Panama et Libéria.
1958	118.034.000	4.338.000	3,7	9e	Etats-Unis, Grande-Bretagne, Libéria, Norvège, Japon, Italie, Hollande et Panama.

G. — Trafic français. — Part du pavillon

Le trafic total des marchandises embarquées et débarquées dans les ports français, à l'exclusion des mouvements du cabotage national, est passé de 1957 à 1958 de 67,8 à 70 millions de tonnes, soit un accroissement de 3,3 p. 100, face à une légère récession du trafic mondial ; pour les dix premiers mois de 1959, il a atteint 67 millions de tonnes.

La participation du pavillon français dans ce trafic s'est notablement accrue en 1958. Dans les entrées de marchandises, sa part qui n'avait cessé de décroître depuis 1955 a augmenté avec 31,6 millions de tonnes atteignant 59,5 p. 100 du trafic total qui s'est élevé à 53,1 millions de tonnes contre 48,5 p. 100 en 1957, 50 p. 100 en 1956 et 58 p. 100 en 1955. Dans les sorties, elle s'est maintenue avec 9 millions de tonnes, soit 53,2 p. 100 du trafic total qui s'est élevé à 19,6 millions pour 53,5 p. 100 en 1957 contre 42,5 p. 100 en 1955 et 52 p. 100 en 1956.

L'armement français a donc conservé une position d'ensemble relativement bonne malgré la conjoncture difficile.

H. — Difficultés propres a l'armement français

Il ne faudrait pas en conclure que l'armement français n'est pas touché par la crise ; sa situation risque même de s'aggraver par suite des conditions qui lui sont propres.

a) *Domaine d'activité.*

Invoquant un prix de revient élevé, l'armement français n'a pu prendre part au tramping international qui lui aurait permis de réaliser, comme ses concurrents étrangers, d'importants bénéfices en période de haute conjoncture. Il a cherché au contraire à se garantir le plus possible, par l'exploitation de lignes régulières, en particulier dans les territoires d'outre-mer ou dans le recours aux contrats à long terme pour les cargos et les navires citernes, ce qui l'abrite des conséquences de l'effondrement des frets.

b) *Evolution politique de la zone franc.*

Le trafic des lignes régulières avec l'Extrême-Orient s'est amenuisé depuis l'indépendance des Etats associés. C'est ainsi que, pour ne parler que des transports de passagers, leur nombre est tombé, sur les lignes d'Indochine, de 87.000 en 1953 à 6.600 en 1958. D'ailleurs, toutes les lignes régulières de transports de passagers voient leur trafic diminuer par suite de la concurrence de l'avion : le pourcentage des passagers transportés par avion est passé de 1954 à 1958, pour l'Afrique du Nord, de 36 p. 100 à 43 p. 100, pour l'Afrique noire, de 55 p. 100 à 71 p. 100, sur l'Atlantique, de 37 p. 100 à 56 p. 100.

Le commerce maritime avec la Tunisie a également diminué depuis l'accord du 27 octobre 1958 qui réserve à ce pays 50 p. 100 des transports maritimes entre les ports tunisiens et les ports français. Cet accord cause des inquiétudes pour l'évacuation ultérieure du pétrole d'Edjelé.

Le trafic a diminué également sur le Maroc.

La transformation de l'Union française en Communauté d'Etats pouvant accéder à l'indépendance risque d'entraîner des difficultés identiques. Ces jeunes Etats auront probablement le désir de posséder des navires qu'ils pourront acquérir à bas prix et ces flottes risquent de concurrencer avec succès notre marine marchande.

c) *Expiration des contrats à long terme.*

Par ailleurs les contrats à long terme (intéressant particulièrement des pétroliers) conclus en période de haute conjoncture viennent à expiration et leur renouvellement cause de grosses inquiétudes aux armateurs.

d) *Pétrole saharien.*

A ces inquiétudes s'ajoutent celles causées par la réduction sévère du courant d'importation des combustibles vers les Etats-Unis et surtout par les effets que va entraîner la production du pétrole saharien sur l'utilisation d'une flotte de navires-citernes dont le développement avait été conçu en fonction de voyages à longue distance. C'est ainsi qu'un pétrolier de 30.000 tonnes qui transporte 250.000 tonnes par an en provenance du Golfe Persique et 350.000 tonnes en s'approvisionnant en Méditerranée orientale pourra transporter entre Bougie et Lavera 1.700.000 tonnes.

Bien que la qualité du pétrole saharien puisse entraîner un développement souhaitable des échanges avec les Etats-Unis permettant une meilleure utilisation de la flotte en éliminant les voyages à vide, l'activité des tankers semble devoir diminuer sensiblement.

e) *Prix de revient.*

Ces difficultés et ces perspectives peu favorables s'ajoutent au handicap principal de l'armement français qui provient de son prix de revient trop élevé par rapport à ses concurrents ; les dépenses d'entretien dans les ports français, le coût des assurances, le taux des emprunts seraient supérieurs à ceux des armateurs étrangers. En matière de charges sociales et parasociales, l'armement français fait état de certaines sujétions qui n'existeraient pas au même degré chez ses concurrents étrangers.

Pour lutter contre la concurrence des flottes de complaisance, de nombreux pays ont fait bénéficier leurs compagnies d'armement de dégrèvements fiscaux appréciables. En France, un régime d'amortissement plus souple vient d'être consenti, mais il ne serait pas aussi favorable que dans d'autres pays étrangers.

Le Gouvernement a chargé récemment une commission d'étudier ces difficultés de l'armement français.

f) *Insuffisance des moyens de financement.*

Enfin, l'armement français ne dispose pas de moyens de financement comparables à ceux dont bénéficient ses concurrents étrangers. Les possibilités offertes semblent encore se limiter à des crédits à cinq ans et pour des proportions insuffisantes, comme le montre le tableau ci-après :

TABLEAU N° 13

Investissements dans la flotte de commerce. — Fonds privés.
(En milliards de francs légers.)

MONTANT INVESTI	1957		1958	
	Valeur	Pourcentage	Valeur	Pourcentage
Prix de base	28,5	»	38,5	»
Prix final	30,5	100	44,5	100
Autofinancement	20	65	24,5	55
Crédit à moyen terme	6	20	12,5	28
Crédit à long terme	4,5	15	7,5	17

La majeure partie des fonds nécessaires à l'achat des navires provient donc de l'autofinancement ; les ressources permettant cet autofinancement, relativement abondantes en période de haute conjoncture des frets, ont été très sensiblement diminuées par la crise des frets de 1957, coïncidant fâcheusement, pour les armateurs français, avec les dévaluations de 1957 et 1958.

Le mécanisme même de la loi d'aide a entraîné une majoration automatique des prix des navires en commande. La couverture de ces suppléments de prix n'ayant pas été assurée par des facilités de crédit suffisantes, des commandes ont été résiliées et celles en cours de construction ont absorbé les disponibilités d'autofinancement, compromettant ainsi la passation de nouveaux contrats et expliquant pour une bonne part la chute des commandes de l'armement français aux chantiers. Ces conséquences des opérations monétaires n'ont pu être que partiellement atténuées par un ajustement du taux de l'aide opportunément décidé par les services de Tutelle.

Chapitre III

Situation de la construction navale dans le monde.

La crise actuelle des frets semble provenir beaucoup moins d'une baisse de trafic qui, dans l'ensemble, s'est bien maintenu, que d'un tonnage disponible et en commande trop important.

A. — Accroissement de la capacité de production

La capacité mondiale de production de la construction est devenue excessive au regard des besoins mondiaux de l'armement. La crise de conjoncture qui a amené une baisse considérable des frets s'améliorera avec le temps grâce à un accroissement à peu près certain du trafic à date plus ou moins rapprochée et selon les fluctuations de la politique internationale ; la crise qui affecte les chantiers de construction navale par suite de leur trop grand nombre et de leur trop grande capacité de production risque au contraire de durer très longtemps.

La production mondiale, mesurée en tonneaux de jauge brute lancés, s'est accrue au cours de ces dernières années à un rythme accéléré. De 1951 à 1956 l'accroissement annuel a été d'environ 8 p. 100, mais en 1956 et 1957, sous la poussée de l'afflux des commandes des armateurs, l'accroissement annuel a été successivement de 25 p. 100 et de 27 p. 100 ; en 1958, malgré la crise des frets, les chantiers de construction navale ont encore augmenté leur production (cf. tableau n° 14 ci-après).

TABLEAU N° 14

Lancements.

(En milliers de tonneaux de jauge brute.)

	1958	VARIATIONS sur l'année précédente.	1957	1956	1955	1938
		P. 100.				
Japon	2.067	— 15	2.433	1.746	829	442
Allemagne de l'Ouest	1.429	+ 16	1.231	1.000	929	481
Grande-Bretagne	1.402	— 1	1.414	1.383	1.474	1.030
Suède	760	+ 15	661	489	526	166
Etats-Unis	732	+ 104	359	169	73	163
Hollande	556	+ 17	476	450	397	240
Italie	551	+ 14	485	358	167	94
France	451	+ 5	428	299	326	(1) 47
Norvège	259	+ 8	239	172	141	55
Danemark	250	+ 46	171	130	154	158
Pologne	162	+ 16	140	103	»	»
Espagne	145	+ 33	109	94	73	»
Belgique	139	+ 22	114	92	81	30
Yougoslavie	138	+ 100	69	54	31	»
Total mondial	9.270	+ 9	8.501	6.674	5.317	3.033

(1) En 1938, l'activité des chantiers français était presque entièrement absorbée par des constructions pour la marine de guerre.

Le tonnage lancé dans le monde a atteint 9.270.000 tonneaux en 1958, soit 10 p. 100 environ de la flotte active. La capacité mondiale de production des chantiers, qui a doublé depuis 1954, permettrait ainsi de renouveler la totalité du tonnage mondial en dix ans alors que la vie d'un navire est de l'ordre de vingt ans. De plus, les Etats-Unis conservent sans emploi une partie de leur énorme capacité de construction créée pendant la guerre (plus de 11 millions de tonneaux lancés en 1943).

Parmi les pays qui ont le plus développé leur construction navale, le Japon occupe la première place et l'Allemagne de l'Ouest a dépassé la Grande-Bretagne.

La France a reculé en 1958 et occupe la huitième place. Il convient de noter que depuis 1951 sa production s'est maintenue au même pourcentage (5 p. 100) de la construction navale mondiale.

Partout dans le monde, les chantiers ont accru leur capacité de production. Au fur et à mesure que le tonnage unitaire des navires demandés par les armateurs augmentait dans tous les pays, les constructeurs, pour conserver une clientèle, agrandissaient leurs cales, et leur production se trouvait automatiquement accrue ; d'autre part, l'adaptation nécessaire des méthodes modernes de préfabrication permet à une même cale de débiter un tonnage plus important.

En outre, de nombreuses transformations de chantiers existants ou des créations de chantiers nouveaux ont été projetées ; malgré la récession, plusieurs réalisations importantes ont été menées à bien, d'autres sont en cours.

En France, au contraire, le nombre des chantiers n'a pas augmenté ; il y a même eu une fermeture, celle des chantiers navals de Caen. L'agrandissement et la modernisation des autres chantiers a permis toutefois de tripler la capacité de production depuis 1951. Pendant cette période l'effectif est resté très constant.

B. — Baisse des prix internationaux

Industrie lourde et rigide, la construction navale n'a pas voulu réduire son potentiel de production lorsque la crise des frets a non seulement ralenti les commandes des armateurs, mais provoqué de nombreuses résiliations. Elle a fait des offres à ses clients à des prix de plus en plus bas : les armateurs, qui ont pu constituer des réserves pendant la période de conjoncture favorable, sont tentés de profiter de ces conditions très avantageuses d'autant plus que la crise des frets a aggravé la concurrence et incite à acquérir des navires plus modernes, plus spécialisés ou permettant des transports nouveaux (bulk-carriers, minéraliers, transports de gaz liquéfié).

C. — Evolution du carnet de commandes

C'est ainsi que le tonnage en commande a diminué en janvier 1959 (cf. tableau n° 15 ci-dessous) s'élevant à 27 millions de tonneaux contre 34 millions de tonneaux en janvier 1958.

TABLEAU N° 15

Tonnages en construction et en commande.

(En milliers de tonneaux de jauge bruts.)

(Navires de plus de 1.000 tonneaux.)

	JANVIER 1959	JANVIER 1958	VARIATION du 1er janvier 1958 au 1er janvier 1959	JANVIER 1957	JANVIER 1956	JANVIER 1955
Grande-Bretagne	5.373	5.734	— 361	5.188	4.417	3.947
Allemagne de l'Ouest	4.193	5.425	— 1.232	4.872	2.651	1.417
Japon	3.784	5.080	— 1.296	5.067	3.096	787
Suède	3.079	3.759	— 680	3.051	1.600	1.392
Hollande	1.790	2.395	— 605	2.104	1.667	1.105
Etats-Unis	1.536	2.172	— 636	1.904	312	194
France	1.474	2.213	— 739	1.686	1.156	598
Norvège	1.389	1.804	— 415	1.341	740	535
Italie	1.359	2.186	— 827	1.699	1.186	348
Danemark	853	922	— 69	629	391	310
Espagne	686	749	— 63	»	»	»
Yougoslavie	490	504	— 14	»	»	»
Belgique	472	629	— 157	614	234	182
Total mondial	27.295	34.494	— 7.199	29.248	17.821	11.249

CHAPITRE IV

L'aide à la construction navale dans le monde.

Le caractère éminemment international du marché de frets maritimes entraîne pour l'armement mondial l'obligation impérieuse, afin d'affronter la concurrence, de se procurer les navires marchands aux prix internationaux quelle que soit la nationalité du chantier naval constructeur. L'achat des navires est d'ailleurs universellement exempté de droits de douanes pour les clients nationaux aussi bien que pour les clients étrangers.

Les chantiers qui bénéficient des meilleurs prix de revient influencent donc directement le niveau des prix de vente du marché international, au moins tant que la demande ne dépassant pas nettement l'offre, leur capacité de production n'est plus utilisée au-delà des délais admissibles pour les armateurs. C'est la raison fondamentale qui pousse de nombreux pays à consentir directement ou indirectement à leur industrie navale, une aide pour compenser les écarts qui tiennent en premier lieu au niveau relatif de leur évolution technique et sociale. Les protections douanières très fréquentes ont aussi une influence directe sur le niveau de ces prix de revient, dans la mesure où l'industrie navale — industrie de montage — est tributaire des industries mécaniques et électriques qui sont les bénéficiaires usuels de ces protections.

Il est donc intéressant de rapprocher, dans une présentation succincte, les diverses méthodes pratiquées à l'étranger et celle utilisée en France, particulièrement depuis 1951.

A. — L'aide dans les pays étrangers

a) *Etats-Unis.*

L'aide à la marine marchande résultant de la loi du 29 juin 1936, modifié par la loi du 17 juillet 1952 se caractérise par deux subventions :

1° La subvention compensatrice pour construction ;

2° La subvention compensatrice pour l'exploitation.

Ces deux subventions sont payées à l'armateur, mais la première est reversée aux chantiers navals.

1° La subvention compensatrice pour construction a conduit le Trésor américain à rembourser jusqu'à 60 p. 100 du coût

du navire, mais elle est accompagnée de certaines contreparties :

— le navire doit être capable d'une conversion rapide en navire auxiliaire militaire ;
— tous les matériaux employés à la construction doivent être américains ;
— les navires doivent être exploités sur certaines lignes commerciales ;
— les navires doivent être retirés du service au bout de vingt ans ;
— en cas de guerre ou de danger de guerre, ces navires sont réquisitionnés à un prix ne dépassant pas le prix d'achat.

Toutefois, une partie importante de la flotte américaine ne reçoit pas de subvention ; il s'agit soit des navires affectés au cabotage, qui bénéficient du monopole de pavillon, soit des navires pétroliers. Les compagnies pétrolières préfèrent conserver la plus grande liberté en ce qui concerne leurs fournisseurs. A noter que le Gouvernement américain refusera aux compagnies pétrolières de transférer leurs navires sous les pavillons de complaisance, à moins de s'engager à en effectuer le remplacement par des constructions nouvelles commandées à des chantiers américains.

Le remplacement au bout de vingt ans conduirait à faire cesser leur service à partir de 1961 à 80 p. 100 des 273 bateaux subventionnés existants. Il est peu probable, pour des raisons budgétaires, que cette condition soit appliquée.

2° La subvention compensatrice pour l'exploitation est destinée à mettre l'armateur américain sur un pied d'égalité avec son concurrent étranger grâce au paiement, par le Gouvernement, de certaines dépenses lorsque celles-ci dépassent les charges équivalentes supportées par un concurrent étranger.

En contrepartie, l'armateur s'engage à maintenir certains services réguliers pendant un certain temps, et la moitié de ses bénéfices au-delà de 10 p. 100 de son capital fait l'objet de prélèvements jusqu'à concurrence du montant de la subvention.

b) *Italie.*

La loi du 12 juillet 1954, dite « Loi Tambroni » subventionnait les armateurs passant des commandes aux chantiers italiens. Ces subventions devaient disparaître en dix ans grâce à une réduction de 10 p. 100 par an.

En 1959, ces subventions n'étaient plus que de 30 à 40 p. 100 de ce qu'elles étaient au début, alors que les coûts de construction n'avaient cessé de s'élever malgré les efforts de modernisation des chantiers.

En sus de la subvention, la loi Tambroni prévoit :

— Exonération des droits de douane et de l'impôt général sur les entrées en faveur des matériels importés, destinés à la construction, la réparation ou la transformation de navires dans les chantiers navals italiens ;
— Restitution de la taxe sur le chiffre d'affaires pour les matériels construits en Italie et employés par les chantiers navals italiens ;
— Garantie subsidiaire de l'Etat aux emprunts émis pour financer les navires construits ou transformés en Italie ;
— Bonification d'intérêts dans la limite de 1,50 p. 100 pendant quinze ans à partir de 1952.

Les difficultés d'application de la loi Tambroni furent en partie résolues par une loi du 24 mars 1958, en attendant une nouvelle loi d'aide, loi promulguée le 24 juillet 1959.

Les principes des nouvelles mesures en faveur de la marine marchande sont :

1° Les armateurs ne peuvent construire de nouveaux navires qu'à la condition de mettre à la ferraille des navires anciens ;
2° Pendant deux ans (jusqu'au 24 juillet 1961), il est accordé aux armateurs construisant de nouveaux navires en Italie, une prime ; cette prime revient à remettre en vigueur pour deux ans la loi Tambroni à ses niveaux de subvention de 1954 ;
3° La prime de l'Etat ne peut dépasser 25.000 lires par tonne.

Les chantiers navals italiens ont fait ressortir que la liaison entre la prime à la construction et la démolition supprime tout soutien aux chantiers navals livrant à des clients étrangers ; ils préféreraient une aide aux investissements aux fins de modernisation.

L'Institut pour la reconstruction industrielle (I. R. I.) et la Société holding Finmeccanica ont soutenu par des prêts directs la reconstruction et la modernisation des chantiers italiens qui sont amenés, pour consolider ces prêts, à remettre des actions à leurs prêteurs.

c) *Grande-Bretagne.*

L'aide à la construction navale n'a jamais pris la forme de loi, mais de mesures très variées reconsidérées chaque fois que nécessaire.

Au cours de ces dernières années, l'aide aux constructeurs a pris un caractère fiscal accusé ; en 1956, les armateurs purent distraire de leurs bénéfices une provision exceptionnelle de 20 p. 100 qui fut portée à 40 p. 100 en 1957, ceci pour compenser les charges des compagnies de navigation qui s'abstenaient de transférer leurs navires sous pavillon des Bermudes.

Les milieux financiers britanniques étudient certaines méthodes de financement permettant aux banques et établissements financiers de s'intéresser à des prêts à long terme pour la construction de certaines catégories de navires.

d) *Norvège.*

L'aide résulte essentiellement des conditions de financement accordées grâce au concours d'un organisme financier semi-public de garantie des crédits.

Les crédits à l'armateur sont généralement de 50 à 60 p. 100 de la valeur du navire, sur première hypothèque, à des taux variant de 5,5 à 6 p. 100 actuellement.

e) *Brésil.*

Le rapport du groupe d'études de l'industrie de la construction navale, créé le 13 juin 1958, a recommandé que soient attribuées des devises aux importateurs d'équipement et de matériels nécessaires à la création de chantiers navals.

Déjà des sociétés nippo-brésiliennes, hollando-brésiliennes, germano-brésiliennes ou américano-brésiliennes se sont mises sur les rangs pour proposer la construction de chantiers navals au Brésil.

f) *Allemagne.*

Le Gouvernement cherche à développer des facilités de financement permettant aux chantiers allemands d'accepter des paiements à long terme.

L'aide au financement des crédits à long terme se traduit par un mécanisme d'assurance-crédit accordé par la Société Hermes. Les exportateurs de navires (comme d'ailleurs tous les exportateurs allemands) pourront accorder des crédits aux risques garantis par Hermes pour 80 p. 100 en principe de leur montant.

Les chantiers allemands peuvent bénéficier de la loi du 6 juillet 1959 sur l'octroi des garanties aux capitaux allemands investis à l'étranger.

Tous les ans, un régime de bonification d'intérêts, admis à partir de 1955, est reconsidéré par le ministère fédéral des finances, après accord avec le ministre des transports. Pour 1958 les bonifications d'intérêts ont été de 3 à 3,5 p. 100 pour les emprunts contractés par l'armement et dont le taux d'intérêt serait supérieur à 7 p. 100.

g) *Belgique.*

La loi du 3 août 1948 prévoit les dispositions suivantes en faveur des armateurs :

a) Des avances sur le « Fonds de l'armement et de constructions maritimes » pour l'achat de navires, de préférence par construction, aux chantiers belges, dans la limite de 70 p. 100 de la valeur de l'unité ;
b) Des garanties de remboursement des prêts consentis aux armateurs par les institutions belges de crédit ;
c) Des bonifications d'intérêts jusqu'à 50 p. 100 du taux du marché avec maximum d'intérêts de 3 p. 100 ;
d) Des prêts directs par le « Fonds de l'armement et des constructions maritimes » quand il est constaté que l'intérêt national exige un soutien ;
e) La garantie d'un dividende de 5 p. 100 maximum pendant dix ans au plus, calculé sur les capitaux nouveaux appelés par des entreprises d'armement.

h) *Japon.*

L'aide du Gouvernement japonais est attribuée aux chantiers navals dans les conditions suivantes :

— pour les navires construits en application du programme des crédits à moyen terme à bas taux d'intérêt sont accordés pour 80 p. 100 par la Banque de développement industriel au taux de 3 p. 100, majoré éventuellement dans des conditions qui ne sont pas encore fixées, et pour 20 p. 100 par des établissements de crédit ordinaires au taux de 5 p. 100, le complément pour atteindre le taux usuel de ces établissements étant à la charge de l'Etat ;

— pour les navires construits pour l'exportation, les avantages des chantiers portent sur les prêts, les impôts et des primes. Les prêts sont analogues aux précédents avec un taux moyen légèrement supérieur, 5 p. 100 environ au lieu de 3,4 p. 100 ;

— les avantages fiscaux comportent la déduction des bénéfices imposables au choix soit de 3 p. 100 du montant des ventes, soit de 80 p. 100 du bénéfice réalisé ;

— les chantiers navals bénéficient de primes accordées à tous les exportateurs (conservation de 5 p. 100 des devises versées en paiement pour utilisation à l'importation de marchandises contingentées ou vente avec une prime importante de l'ordre de 25 p. 100).

B. — Aide de l'Etat français

a) *Rappel des antécédents.*

Depuis la suppression du régime de monopole, et de préférence en 1866, le problème du soutien de la construction navale s'est toujours posé, car après l'abandon de la défense du Pavillon, la France a dû vivre en régime plus ou moins protectionniste pour défendre ses industries. Ce régime, atténuant ou supprimant toute concurrence étrangère à l'intérieur du pays, permet aux industries de transformation d'écouler dans de bonnes conditions, c'est-à-dire à des prix élevés, la totalité ou la plus grande partie de leur production sur le marché intérieur protégé, et éventuellement d'exporter à des conditions moins avantageuses une partie de leur production avec une aide réduite, les frais généraux ayant été couverts par les ventes sur le marché intérieur.

Entre les deux guerres mondiales les chantiers français, principalement occupés par les commandes de la marine militaire et, pour le reste, des commandes exclusives de l'armement national, ont été directement aidés soit par la reconstitution de la flotte marchande à charge de l'Etat, soit, à partir de 1928, par le crédit maritime.

A la Libération, l'Etat a pris de nouveau en charge la reconstitution de la flotte marchande sinistrée pendant la guerre ; les armateurs recevaient en paiement de leurs dommages des navires que le ministère de la marine marchande commandait aux chantiers français sur la base des prix intérieurs. En 1950, l'Etat consentait aux armateurs des bonifications d'intérêts pour les prêts à long terme qui leur étaient consentis. Ce système de bonifications avait pour but d'atténuer dans une certaine mesure les suppléments de prix demandés par les chantiers français.

Mais c'est seulement grâce à la loi d'aide que les chantiers de construction navale furent alimentés en commandes de façon continue et suffisante jusqu'à une période récente.

b) *Loi d'aide du 24 mai 1951.*

Elle avait pour but de remplacer les droits de douane qui protègent les autres productions françaises en versant au chantier sous forme d'allocation la différence entre le prix français et le prix international ; cette allocation, pour partie, corrige également les niveaux élevés des prix de revient spécifiques des chantiers français comparés aux meilleurs chantiers étrangers.

A l'origine, cette loi ne prévoyait une aide que pour les navires commandés par des armements français. Assez rapidement, le bénéfice de la loi d'aide fut étendu aux commandes passées par les armements étrangers.

En fait, le nombre des commandes a été limité par les crédits budgétaires affectés au titre de la loi d'aide qui étaient fixés en fonction des objectifs prévus par les plans successifs. Mais les chantiers n'ont pu profiter de la période favorable consécutive à la hausse des frets pour réaliser des bénéfices comme l'ont fait les chantiers étrangers, les allocations étant fixées au plus juste et les bénéfices éventuels devant être réservés à l'Etat au-delà d'un certain pourcentage.

c) *Dotations budgétaires.*

Le montant des crédits de paiement affectés annuellement à la loi d'aide depuis 1952 a été le suivant :

TABLEAU N° 16

Exercice 1952	1.500 millions de francs.
Exercice 1953	9.540 —
Exercice 1954	10.444 —
Exercice 1955	10.370 —
Exercice 1956	14.975 —
Exercice 1957	26.600 —
Exercice 1958	15.689 —
Exercice 1959	23.500 —
Exercice 1960	23.500 —
	136.118 millions de francs.

La dernière loi de finances pour 1960 a modifié de la façon suivante la loi-programme de 1957 qui prévoyait 16 milliards par an jusqu'à 1963 :

TABLEAU N° 17
(En millions de francs.)

EXERCICE	AUTORISATION de programme.	PARTIE BLOQUÉE
1960	28.200	4.260
1961	25.500	3.000
1962	24.300	2.500
1963	19.200	»

Ces nouvelles dotations résultent des évaluations faites en tenant compte des modifications apportées à partir du 1er juillet 1959 aux barèmes d'allocations et d'un nouvel objectif à partir de 1962 correspondant à une production limitée à 400.000 Tjb.

d) *Evolution de l'aide.*

Il faut rappeler brièvement que de 1933 à 1939 des commandes de navires ont bénéficié, par le *crédit maritime,* de subventions qui tenaient compte de prix français supérieurs de 30 à 80 p. 100 selon les cas, aux prix internationaux. En 1949, des études officielles mettaient en évidence des majorations des prix français sur les prix étrangers de 30 à 50 p. 100. En 1951, l'exposé des motifs de la loi d'aide indiquait un écart de 45 p. 100 environ sur les prix étrangers.

Les chiffres précédents sont rapportés à un prix international qui était, en fait, le prix anglais. Depuis 1957, les *prix de vente* internationaux ont été sensiblement inférieurs à cette base de référence, de 15 à 20 p. 100 selon les époques.

Le taux de l'aide rapporté au *prix de revient* français a été voisin de 20 p. 100 en 1956 et jusqu'en août 1957 ; la dévaluation à cette date a abaissé le taux d'aide entre 3 et 8 p. 100 ; il est remonté vers 25 p. 100 en mai 1958, vers 30 p. 100 en août 1958 pour redescendre vers 20 p. 100 à partir de janvier 1959.

Dans le courant de 1959, une nouvelle chute des prix internationaux a conduit les services du ministère de tutelle à porter le taux à 25 p. 100 environ en août 1959. (Ce taux de 25 p. 100 correspond à un supplément de 33 p. 100 du prix français sur le prix de vente international.)

On peut penser que les prix de vente internationaux ne pourront être maintenus longtemps aussi bas, les chantiers les meilleurs subissant des pertes avec de telles conditions de prix.

L'appréciation de l'aide actuelle française, doit donc tenir compte de cette situation anormale et l'on peut en conclure que par rapport à un prix de vente international normal, elle devrait être sensiblement diminuée.

Depuis le traité de Rome, il est certain qu'au fur et à mesure que les barrières douanières s'abaisseront, l'aide devrait tendre à diminuer. Mais la capacité de production des chantiers des pays du Marché commun représente seulement le tiers de la production mondiale. Ce seront finalement les prix les plus bas pratiqués par le reste du monde qui détermineront le niveau des prix internationaux et le maintien d'une aide pourra être encore nécessaire en France et même dans le cadre du Marché commun.

CHAPITRE V

L'industrie française de la construction navale.

A. — Structure

a) *Grands chantiers.*

En dehors des arsenaux militaires, la construction navale française comprend quatorze chantiers susceptibles de construire des bateaux de plus de 100 mètres de long : ils sont échelonnés le long des côtes françaises ou sur les fleuves de la façon suivante :

— un sur la côte Nord, à Dunkerque ;

— quatre dans la région de la Seine-Maritime : deux au Havre, un au Trait, un à Rouen ;

— quatre dans la région de la Loire-Atlantique : un très important à Saint-Nazaire, qui provient de la fusion de deux importants chantiers appartenant autrefois à deux sociétés distinctes, trois à Nantes.

Les quatre chantiers de la Loire-Atlantique représentent environ la moitié de la capacité de production de l'ensemble.

— deux dans le Sud-Ouest : un à la Pallice et un à Bordeaux ;

— trois sur la Méditerranée aux environs de Marseille et Toulon : un à Port-de-Bouc, un à la Ciotat, un à la Seyne.

Ces chantiers appartiennent aux douze sociétés suivantes :

1° Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire).

Cette société est la plus importante puisqu'elle représente 30 p. 100 de la capacité de production totale pour la construction des coques et dispose :

A Saint-Nazaire :

— d'un important chantier de coques d'une capacité annuelle de 200.000 tjb en navires marchands et de 50.000 tonneaux de déplacement en navires de guerre. Il possède une forme-bassin de construction de 325 mètres, trois cales de construction de 200 à 310 mètres, un bassin de construction de 135 mètres, 790 mètres de quais d'armement, une forme de radoub de 350 mètres de long, trois formes de radoub de 117, 159 et 234 mètres de long ;

— d'un important atelier d'appareils propulsifs ayant une capacité annuelle de 80.000 chevaux, de moteurs diesel et 250.000 chevaux de turbines à vapeur.

A Saint-Denis :

— d'un atelier construisant des moteurs diesel, des turbines à gaz, des générateurs Pescara, des pompes, des compresseurs ; la capacité de production annuelle des moteurs diesel est de 30.000 chevaux.

2° Chantiers et ateliers Augustin Normand.

Cette société qui a gardé un caractère familial dispose au Havre :

— d'un chantier représentant une capacité de production annuelle de 10.000 tonneaux. Il comprend six cales de 120 à 130 mètres de long.

Le chantier est spécialisé dans la construction de navires de guerre de petit et moyen tonnages (sous-marins, escorteurs et avisos) ;

D'un atelier de machines et chaudières.

3° Ateliers et chantiers de Bretagne.

Cette société dans laquelle la Banque de Paris et des Pays-Bas a pris des intérêts dispose à Nantes :

D'un chantier représentant une capacité de production annuelle de 30.000 tonneaux. Il comprend 3 cales dont 2 de 125 mètres et 1 de 160 mètres ;

D'un important atelier de mécanique construisant des machines à vapeur de toutes puissances, des turbines à gaz, des réducteurs, des accouplements Vulcain, des moteurs Diesel, des chaudières, des hélices à pas réglable. Cet atelier a une capacité de production annuelle d'appareils moteurs et évaporatoires de 300.000 chevaux.

4° Anciens chantiers Dubigeon.

Cette société est étroitement liée à la Société des chantiers réunis Loire-Normandie, la direction générale étant commune.

Elle dispose :

A Nantes-Chantenay d'un chantier dont la capacité annuelle de production est de 6.000 tonneaux ;

A Brest d'un petit atelier de constructions mécaniques et d'une forme de radoub pour réparations.

5° Ateliers et chantiers de France.

Cette société dans laquelle Schneider a des intérêts dispose à Dunkerque :

D'un important chantier ayant une capacité de production annuelle de 100.000 tonneaux et dispose de 5 cales pouvant recevoir des navires de 150 à 275 mètres.

Autres activités que la construction navale : chaudières terrestres, charpentes métalliques, réservoirs à pétroles et autres, travaux d'ajustage, de mécanique, de forge, de soudure, etc.

6° Forges et chantiers de la Gironde.

La société dans laquelle Schneider a également des intérêts dispose à Bordeaux :

D'un chantier dont la capacité de production annuelle représente 45.000 tonneaux et qui comprend 3 cales de 170 à 180 mètres, d'un bassin à flot de 200 mètres et de 2 appontements pour achèvement à flot.

7° Chantiers navals de la Ciotat.

La société dispose à la Ciotat (Bouches-du-Rhône) :

D'un chantier dont la capacité de production annuelle est évaluée à 90.000 tonneaux et qui comprend 2 cales pouvant recevoir des navires de 190 à 240 mètres de longueur, d'un bassin de radoub et 2 quais d'achèvement à flot.

8° Chantiers navals de la Pallice.

Cette société contrôlée par Delmas-Vieljeux dispose à la Rochelle-Pallice :

D'un chantier dont la capacité de production annuelle est d'environ 6.000 tonneaux et qui dispose de 2 cales de construction et de 2 cales de réparation.

9° Société des chantiers réunis Loire-Normandie.

La société dispose :

A Nantes :

D'un chantier dont la capacité de production annuelle est évaluée à 30.000 tonneaux et qui dispose de 4 cales de 195, 185, 170 et 150 mètres ;

D'un atelier de mécanique pour des fabrications diverses (presses hydrauliques).

A Grand-Quevilly (près de Rouen) :

D'un chantier dont la capacité de production annuelle est évaluée à 20.000 tonneaux.

A Dieppe et au Havre d'ateliers de réparation.

10° Société des forges et chantiers de la Méditerranée.

La société dispose :

A la Seyne-sur-Mer (Var) :

D'un chantier ayant une capacité de production annuelle d'environ 50.000 tonneaux et disposant de 5 cales jusqu'à 240 mètres ;

D'un atelier de mécanique et chaudronnerie fabriquant des chaudières marines et terrestres de tous types, turbines, moteurs Diesel marins, générateurs à pistons libres et turbines à gaz, chars de combat et engins blindés.

Au Havre :

Le chantier de Granville ayant une capacité de production annuelle de 5.000 tonneaux et disposant de 4 cales allant jusqu'à 140 mètres ;

Les ateliers Mazeline construisent des moteurs Diesel sous licence Sulzer et Gotawerken, des hélices et divers matériels.

La capacité annuelle de production en appareils moteurs et évaporatoires à vapeur est de 100.000 chevaux et en moteurs Diesel de 40.000 chevaux.

11° Chantiers et ateliers de Provence.

La société dispose :

A Port-de-Bouc (Bouches-du-Rhône) :

D'un chantier d'une capacité de production annuelle de 40.000 tonneaux comprenant 3 cales pouvant recevoir des navires jusqu'à 170 mètres.

A Marseille :

D'un atelier de chaudronnerie et de mécanique fabriquant des moteurs Diesel licence Doxford et licence Polar (capacité annuelle de production : 60.000 chevaux) ;

D'atelier de réparation navale.

12° Ateliers et chantiers de la Seine-Maritime.

Cette société est entièrement contrôlée par la Société en commandite Worms et Cᵉ qui contrôle plus ou moins différentes sociétés d'armement. Elle dispose au Trait (Seine-Maritime) :

D'un chantier ayant une capacité de production annuelle de 40.000 tonneaux et de 8 cales (2 de 190 mètres, 1 de 160 mètres et 5 de 135 mètres) ainsi que d'un quai d'armement de 210 mètres de long ;

D'un atelier de constructions métalliques.

b) *Autres chantiers.*

Il existe un certain nombre d'autres chantiers qui construisent des navires de petit et moyen tonnages ne dépassant pas 3.000 tonneaux, mais leur production qui porte sur la construction de caboteurs, chalutiers, remorqueurs, chalands, etc., ne représente qu'un faible pourcentage du chiffre d'affaires de la construction navale. Parmi ces chantiers, il convient de signaler les constructions mécaniques de Normandie, à Cherbourg, qui ont mis au point une technique de construction rapide en usine de navires en bois ou en fer pouvant aller jusqu'à 60 mètres de long et 600 tonneaux de capacité.

Les appareils propulsifs sont construits soit par les chantiers, soit par des constructeurs indépendants.

c) *Reconstruction et modernisation.*

Avant la guerre de 1939, la construction navale consacrait les deux tiers de son activité à la marine nationale. En cas de crise de l'armement privé, les constructeurs pouvaient attendre plus facilement des jours meilleurs.

Après la Libération, la capacité de production des chantiers, par suite des bombardements et des destructions de guerre, était tombée à 20 p. 100 de ce qu'elle était avant guerre, soit 40.000 *tonneaux* par rapport aux 200.000 *tonneaux* d'avant 1940.

En reconstruisant leurs chantiers, les sociétés les ont modernisés pour les adapter aux nouvelles méthodes qui, depuis la guerre, ont profondément marqué cette industrie. Ces modifications ont porté principalement sur le dégagement de vastes surfaces pour les ateliers de préfabrication et le stockage des éléments préfabriqués, l'extension des ateliers de soudure électrique pour le montage des coques, l'accroissement de puissance des engins de levage, l'extension des quais d'armement pour répondre aux besoins de la construction de navires de plus gros tonnage, enfin le développement, pour certains, des parcs de machines-outils.

Dès 1951, la capacité de production était reconstituée et, pour faire face à la construction de navires de tonnage plus élevé, de nouveaux programmes d'équipement furent entrepris portant principalement sur l'agrandissement des cales et la construction de nouveaux quais d'armement.

Les chantiers français paraissent désormais bien équipés, ils disposent de plusieurs dizaines de cales pouvant accueillir des navires de plus de 100 mètres de long ; sur plusieurs d'entre elles des navires dépassant 50.000 tonnes peuvent être construits et huit permettent de construire des bâtiments d'un tonnage très élevé, pétroliers de plus de 100.000 tonnes ou paquebots de 200 mètres de long.

Enfin, Saint-Nazaire dispose d'un outil extrêmement important, une grande forme dans laquelle cinq navires, dont deux ou trois très grands, peuvent être construits simultanément.

B. — PRODUCTION ET EFFECTIFS

a) *Production.*

La production, mesurée en tonnage livré, est passée de 189.000 tonneaux en 1951 à 454.000 tonneaux en 1957 et à 425.000 tonneaux en 1959 ; pendant cette période, la croissance de la production française a été sensiblement parallèle à la croissance de la production mondiale.

En 1958, la France occupait le huitième rang dans la construction navale :

— *en tonneaux de jauge brute :* le tableau n° 18 donne par année, en tonneaux de jauge brute, les livraisons, les lancements, les mises sur cale. Il donne également la *production brute* qui est calculée en divisant par quatre la somme : du tonnage livré, du tonnage mis sur cale et de deux fois le tonnage lancé (le tonnage livré et le tonnage mis sur cale n'affectent en moyenne que la moitié de l'année alors que les navires lancés en cours d'année donnent en moyenne du travail toute l'année).

TABLEAU N° 18

Production.

(En milliers de tonneaux de jauge brute et de tonneaux composés.)

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
I. — Livraisons..	193	269	346	298	457	427	463	500	525
II. — Lancements	224	261	322	300	454	434	425	612	322
III. — Mise sur cale	228	336	307	372	448	564	397	534	152
Production brute: $\frac{I+(II \times 2)+III}{4}$ ...	217	282	324	318	445	472	430	568	(1) 333
Production en tonneaux compensés	195	222	251	295	348	378	322	391	(1) 215

(1) Estimations provisoires compte tenu du carnet de commandes actuel, appelé à se garnir encore.

— *en tonneaux compensés :*

Ce tableau indique également la production en tonneaux compensés pour tenir compte de la plus ou moins grande complexité des navires (1). En effet, le nombre d'heures de travail à tonnage égal est plus important pour un paquebot que pour un cargo, et a fortiori pour un pétrolier. On affecte donc à la construction des navires un coefficient correcteur suivant la complexité de l'unité.

— *capacité théorique :*

Il ressort aussi que la production prévue pour 1960 dépassera 500.000 *tonneaux,* mais qu'ultérieurement elle diminuera par suite de l'insuffisance des commandes. L'estimation à 700.000 tonneaux de la capacité de production des chantiers à partir de 1962 tient compte de la capacité des cales et d'une anticipation normale de la productivité de la main-d'œuvre et des équipements complémentaires.

b) *Effectifs.*

Le tableau n° 19 indique enfin le montant des effectifs totaux des chantiers année par année.

TABLEAU N° 19

Effectifs totaux des chantiers.

1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
39.464	39.208	39.917	39.674	39.976	39.447	37.300

Les effectifs sont restés pratiquement constants autour de 40.000, alors que la production a pratiquement doublé depuis 1953, ce qui semble indiquer que la productivité s'est considérablement accrue par suite de la modernisation. Mais cela ne permet pas d'apprécier exactement la productivité des chantiers français par rapport aux chantiers étrangers.

L'effectif de 25.000 ouvriers de l'ensemble des six chantiers suédois, dont la production annuelle a atteint 700.000 tjb, semble résulter d'une productivité très supérieure à celle des chantiers français, mais pour conclure avec certitude, il faudrait rapprocher les proportions respectives de travaux sous-traités et d'activités annexes.

— *par catégorie :*

Au 1er octobre 1959, l'effectif total des chantiers et des constructeurs indépendants d'appareils propulsifs s'élevait à 40.622, se répartissant en :

— 9.139 collaborateurs, ingénieurs et cadres ;
— 30.431 ouvriers ;
— 1.052 apprentis.

— *par affectation :*

Sur les 30.431 ouvriers, l'effectif productif s'élevait à 18.885 pour les travaux de construction navale proprement dits (dont 13.923 affectés à la construction de coques et 4.962 affectés aux machines) et 2.587 pour les travaux étrangers à la construction et à la réparation des navires. Ce dernier chiffre indique l'effort de reconversion déjà entrepris dans les chantiers.

Le tableau 20 ci-après précise, par chantier et par fabricant indépendant d'appareils propulsifs, la décomposition des effectifs par qualification et indique l'évolution de chaque chantier entre le 1er janvier 1958 et le 1er octobre 1959.

En tenant compte des autres sous-traitants qui travaillent pour la construction navale, on arrive au chiffre de 100.000 travailleurs. L'industrie de la construction navale ferait vivre dans l'ensemble de la France 300.000 personnes.

c) *Chiffre d'affaires.*

Le chiffre d'affaires traité actuellement est de l'ordre de 100 milliards par an (anciens francs).

(1) Indices correcteurs. — Pétroliers géants, 0,5 ; super pétroliers, 0,55 ; pétroliers ordinaires, 0,65 ; minéraliers, 0,75 ; cargos, 1 ; petits cargos, 1,6 ; bananiers, 1,15 ; paquebots, 2.

TABLEAU N° 20

Evolution des effectifs du personnel des chantiers navals et constructeurs A. P. entre le 1er janvier 1958 et le 1er octobre 1959.

	Durée hebdomadaire du travail.		Collaborateurs, ingénieurs et cadres.		Chefs d'équipes		Ouvriers professionnels.		Ouvriers spécialisés	
	1er janvier 1958.	1er octobre 1959.	1er janvier 1958.	1er octobre 1959.	1er janvier 1958.	1er octobre 1959.	1er janvier 1958.	1er octobre 1959.	1er janvier 1958.	1er octobre 1959.
a) *Chantiers.*										
Atlantique :										
Saint-Nazaire	»	48	1.906	1.878	262	274	4.579	4.644	2.521	2.271
Saint-Denis	50	50	385	346	20	»	285	178	100	256
Augustin Normand	48,4	48,7	287	263	44	38	545	472	144	92
Bretagne	48	45,2	977	905	90	87	1.414	1.303	617	587
La Ciotat	48	48	534	549	133	139	1.461	1.566	433	340
Dubigeon, Brest	44	40	65	73	15	12	371	335	76	45
Dubigeon, Nantes	48	48	245	240	56	40	444	445	247	229
France	48	48	581	621	34	23	1.297	1.361	799	682
Gironde	48	48	343	344	94	98	716	731	471	396
Méditerranée :										
Graville	48	50,7	115	124	»	»	246	261	83	84
Mazeline	49,5	49	332	335	»	»	524	530	232	176
La Seyne	48	48	663	683	139	143	1.742	1.681	891	791
La Pallice	44	44	152	152	58	64	636	447	119	106
Provence :										
Marseille	54	48	221	230	37	42	504	501	120	113
Port-de-Bouc	52	48	216	225	32	33	818	905	300	313
Loire-Normandie :										
Nantes	47,3	41,6	462	448	127	113	1.009	811	625	346
Quevilly	51	48	297	298	21	22	787	681	467	256
Seine-Maritime	49,3	47,3	542	578	»	(*) 77	688	818	548	486
Total			8.323	8.292	1.162	1.295	18.066	17.670	8.802	7.569
b) *Constructeurs A. P.*										
Menpenti	48	48	121	123	9	11	249	242	42	38
S. G. C. M.	47,3		228	189	52	»	323	»	125	»
Sulzer	53	55	360	385	14	16	551	522	235	192
S. F. A. C.	48	48	155	150	1	1	300	314	256	240
Total			864	847	76	28	1.423	1.078	658	470
Total général			9.187	9.139	1.238	1.233	19.489	18.748	9.460	8.039

	Manœuvres		Apprentis avec contrat		Total		Différence en pourcentage.	
	1er janvier 1958.	1er octobre 1959.	1er janvier 1958.	1er octobre 1959.	1er janvier 1958	1er octobre 1959.	En plus.	En moins.
a) *Chantiers.*								
Atlantique :								
Saint-Nazaire	481	442	328	346	10.077	9.855		2.2
Saint-Denis	74	»	»	»	873	780		10,6
Augustin Normand	28	14	55	39	1.103	909		17,5
Bretagne	243	239	92	72	3.433	3.193		7
La Ciotat	100	41	»	»	2.661	2.635		1
Dubigeon, Brest	4	3	»	»	531	468		11,9
Dubigeon, Nantes	182	135	65	38	1.239	1.127		9,1
France	155	88	289	166	3.155	2.941		6.7
Gironde	86	73	71	69	1.781	1.711		3,9
Méditerranée :								
Graville	116	102	»	»	560	571	4,9	
Mazeline	78	69	65	60	1.231	1.170		4,9
La Seyne	115	59	141	131	3.691	3.488		5,5
La Pallice	68	34	40	22	1.073	825		23,1
Provence :								
Marseille	127	99	»	»	1.009	985		2,3
Port-de-Bouc	132	72	»	»	1.498	1.548	3,3	
Loire-Normandie :								
Nantes	111	83	27	31	2.361	1.832		22,4
Quevilly	79	21	70	78	1.721	1.356		21,2
Seine-Maritime	50	23	10	9	1.838	1.914	4,1	
Total	2.229	1.597	1.253	1.052	39.835	37.398		
b) *Constructeurs A. P.*								
Menpenti	15	12	»	»	436	426		2,3
S. G. C. M.	47	»	22	»	797	(**) 953	20	
Sulzer	52	54	11	»	1.223	1.169		4,4
S. F. A. C.	83	61	»	»	795	766		3,6
Total	197	127	33	»	3.251	3.314		
Total général	2.426	1.724	1.286	1.052	43.086	40.622		5,7

(*)

(**) Y compris 764 ouvriers divers dont la ventilation n'a pas été fournie.

C. — Evaluation du carnet de commandes

a) *Marine militaire.*

La vulnérabilité des chantiers français résulte pour une bonne part de l'arrêt presque total des commandes de la marine nationale, qui, il faut le rappeler, couvraient avant la dernière guerre les deux tiers de leur activité.

Depuis la Libération, les commandes de navires de guerre ont débordé pendant quelques années la capacité de production des arsenaux et certains chantiers civils ont bénéficié ainsi d'un très appréciable volant de sécurité, atteignant 16 p. 100 du chiffre d'affaires des années 1955 à 1958 — pour l'ensemble des grands chantiers, la proportion atteignant pour certains 50 et même 75 p. 100. Mais actuellement, le programme de constructions neuves est beaucoup trop faible pour occuper pleinement les arsenaux, de sorte que les chantiers civils achèvent simplement quelques rares commandes militaires, sans aucune perspective de suite.

L'excellente technique acquise par les chantiers français leur permettra peut-être d'obtenir des commandes des marines militaires étrangères, mais il ne peut être envisagé que des petites unités telles que des dragueurs ou des sous-marins et l'activité correspondante restera donc très faible devant la capacité des chantiers.

b) *Navires de commerce.*

L'évolution des commandes de navires marchands aux chantiers français du 1er janvier 1953 à fin 1959 est donnée par le tableau n° 21 :

TABLEAU N° 21

Carnet de commandes.

(En milliers de tonneaux de jauge brute.)

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Carnet de commandes au 1er janvier	783	731	596	1.315	2.476	2.319	1.635 (1)
Commandes prises au cours de l'année pour :							
Armateurs français	79	72	634	1.256	220	51	68
Armateurs étrangers	60	63	431	202	80	46	320
Total des commandes prises	139	135	1.065	1.458	300	97	388
Rappel des livraisons	191	270	346	297	457	427	463

(1) Au 1er janvier 1960 : 1.557.

Le tonnage commandé subit les plus larges variations d'une année sur l'autre. Il a atteint son maximum en 1956 avec 1.458.000 tonneaux et est tombé à moins de 100.000 tonneaux en 1958. La crise des frets a conduit les armateurs étrangers à arrêter leurs commandes. De nombreuses annulations de contrats en cours de pourparlers et plusieurs résiliations se sont produites en 1958. *Le tonnage commandé par les armateurs étrangers* est très variable d'une année à l'autre ; il a atteint un maximum de 441.000 tonneaux en 1955 et il aurait facilement dépassé les 202.000 tonneaux inscrits en 1956 si le Gouvernement n'avait à cette époque été amené à procéder à un arbitrage en faveur des commandes de l'armement français, compte tenu des crédits d'aide disponibles.

En 1959, la situation s'est sensiblement améliorée sur le plan des commandes, grâce à la modification des barèmes d'allocations faite en cours d'année, qui a permis la reprise ou la conversion de commandes résiliées en 1958. Malgré cette aide budgétaire accrue, il est à craindre que certaines commandes n'aient pu être prises qu'à perte comme pour certains chantiers étrangers (anglais).

En tout état de cause, le carnet de commandes actuel n'assure aux chantiers que deux ans de livraison normale en moyenne, la situation étant différente suivant les chantiers.

c) *Réparation navale.*

Elle ne constitue qu'une part relativement très faible de l'activité de l'ensemble des grands chantiers (4 p. 100) et reste une activité d'appoint pour certains d'entre eux (Loire Normandie à Rouen, 20 p. 100, chantiers de Provence, 10 p. 100), sauf pour les chantiers navals de la Pallice (50 p. 100). L'étude des réparations navales en France montre que cette activité ne peut être développée que par des investissements portuaires importants, afin d'attirer la clientèle étrangère, les grands chantiers ne pouvant bénéficier de ce surcroît que dans une proportion très limitée.

D. — Importance de la construction navale pour l'économie française

L'industrie de la construction navale paraît indispensable pour assurer une marine marchande indépendante. La disparition de la construction navale nationale constituerait un handicap sérieux pour l'armement français. En période d'abondance de commandes consécutives à une hausse des frets, les constructeurs étrangers réserveront par priorité leur production à leurs armements et l'armateur non soutenu par des chantiers nationaux devra attendre ou payer le prix fort. En temps de guerre, le pays doit pouvoir maintenir en état, adapter et développer sa flotte de commerce pour assurer ses approvisionnements.

Par suite de la complexité des navires, la construction navale fait appel à toutes sortes de techniques et donne ainsi du travail à presque tous les secteurs de l'industrie. Elle constitue de ce fait un facteur de progrès technique et un stimulant de l'économie.

Enfin et surtout, la construction navale présente le caractère d'une industrie essentiellement exportatrice. Un navire construit par un chantier français pour un armement français, outre les devises que sa construction économise, rapporte, sous forme de fret, environ quatre fois son prix en devises ; il convient de rappeler que la participation du pavillon français n'a été en 1958 que de 59,4 p. 100 dans les importations et de 50,2 p. 100 dans les exportations.

L'exportation de navires construits en France, en plus du prestige provenant de la qualité incontestée de la construction navale française, constitue une source directe de rentrée de devises. Les commandes étrangères ces dernières années ont porté sur 195 navires représentant 1.900.000 tonneaux pour un montant de 200 milliards en devises diverses.

TITRE II

LES DIFFERENTES PARTIES FACE A LA CRISE DE LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

Chapitre Ier

Rappel de la position prise par les pouvoirs publics.

Dès le début de 1959, le Gouvernement s'est préoccupé de la situation critique des chantiers.

Les nouvelles commandes obtenues en 1958 n'avaient porté, en effet, que sur 97.000 tjb contre 1.458.000 tjb en 1956 et 300.000 tjb en 1957, alors que les chantiers avaient enregistré 600.000 tjb de résiliation tant des armateurs français qu'étrangers.

Pour améliorer cette situation, en plus de l'établissement de nouveaux barèmes rendant possible la prise de commande de navires à des prix fortement en baisse par suite de la disproportion entre l'offre et la demande, il fallait obtenir les crédits budgétaires correspondants en modifiant la loi-programme de 1957.

1° Travail des commissions

Le Gouvernement avant de se prononcer sur le volume des crédits budgétaires à affecter au titre de la loi d'aide à partir du budget de 1960 a fait étudier le problème par trois commissions :

A. — *Une commission présidée par M. Merveilleux du Vignaux,* conseiller-maître à la cour des comptes (rapport du 15 mai 1959) qui, sur le plan budgétaire, proposa de porter les autorisations de programme pour les cinq exercices de 1959 à 1963 à 131 milliards et de lever tous les blocages consécutifs aux deux dévaluations de 1957 et de 1958 en fonction de la réalisation de l'objectif fixé par le troisième plan et d'un objectif maximum pour le

quatrième plan de 400.000 tjb/an ; ce chiffre provient d'une étude faite sur les commandes pouvant être obtenues par les chantiers français par rapport à leur capacité de production annuelle évaluée à 700.000 tjb.

Pour faire face au déséquilibre, cette commission a estimé qu'au lieu de répartir l'aide sur tous les chantiers au prorata, il convenait de promouvoir une réforme de structure en bloquant l'aide sur quatre ou cinq grands chantiers. Malheureusement, elle ne put définir des critères permettant un classement des chantiers.

En conclusion, elle présenta au Gouvernement deux options :

— une solution autoritaire où l'Etat oblige un certain nombre de chantiers à se reconvertir ;

— une solution plus libérale en laissant par une réduction forfaitaire importante de l'aide, au jeu de la concurrence le soin de discriminer les entreprises.

B. — *Un groupe de travail constitué au commissariat général au plan* (rapport du 1er juillet 1959) qui confirma les objectifs de la commission Merveilleux du Vignaux en écartant la solution d'une reconversion rapide au bénéfice d'une reconversion moins rapide permettant un reclassement convenable des salariés. Ce groupe de travail souligna que l'« ajustement autoritaire entre l'offre et la demande ainsi recherché dans un secteur non nationalisé, mais simplement aidé par l'Etat, n'est pas assorti de précédents » ; il estima en conséquence que des avantages plus substantiels devaient être accordés pour provoquer la création d'un nombre d'emplois correspondant au nombre des licenciements et qu'il était souhaitable que le Gouvernement désigne une autorité responsable des opérations de reconversion.

C. — *Un groupe de travail constitué au secrétariat général de la marine marchande* (rapport du 3 novembre 1959). Il fut chargé de faire le point depuis le rapport Merveilleux du Vignaux du carnet de commandes de chaque chantier et d'examiner la position des activités annexes et les mesures en cours pour les développer ainsi que les perspectives de licenciements et de créations d'emplois dans chaque région ; il constata que l'intervention des pouvoirs publics était nécessaire pour provoquer la création des emplois indispensables à Bordeaux, Nantes et Saint-Nazaire ; il insista particulièrement sur la brièveté de délai de reconversion pour ces dites régions.

Ce groupe de travail, en ce qui concerne la réorganisation de la construction navale, a suggéré notamment que le Gouvernement invite les chantiers survivants à créer un service technique de l'industrie navale privée qui réaliserait les « études avancées » insuffisantes actuellement et résoudrait au moins partiellement le problème de l'utilisation des techniciens.

En ce qui concerne l'attribution de l'aide budgétaire, le groupe a estimé que la loi de 1951 (art. 1er de la loi, titre II du R. A. P. de 1951, déclaration du ministre de la marine marchande du 18 mai 1951) prévoit divers critères selon lesquels les demandes d'aide peuvent être agréées ou rejetées ; en particulier, les constructions pour les armateurs étrangers sont l'objet d'un accord interministériel.

Après examen des conclusions de ces commisisons, le Gouvernement a rendu public le 7 janvier 1960, un Livre blanc sur le problème de la construction navale.

2° Analyse du Livre blanc

A. — *Rappel de la structure des chantiers français et confrontation de leur capacité au regard des commandes en carnet.*

La première partie rappelle la structure des chantiers français précédemment indiquée.

Il est précisé que si les chantiers navals consacrent l'essentiel de leur activité à la construction navale, la plupart d'entre eux exercent des activités annexes (réparation navale, grosse chaudronnerie et mécanique).

Au cours des années 1955 à 1958, l'activité construction navale a représenté pour les 14 chantiers 85 p. 100 de leur chiffre d'affaires en moyenne, dont 16 p. 100 pour la marine nationale et les autres activités ont représenté 15 p. 100 dont 4 p. 100 au titre des réparations (la décomposition par chantier figure à la page 3 du Livre blanc).

Les effectifs correspondants se répartissaient au 1er juillet 1959 de la façon suivante :

— 84 p. 100 construction navale dont 12,4 p. 100 pour les navires de guerre ;

— 16 p. 100 autres activités dont 5,3 p. 100 pour les réparations navales.

La confrontation entre la capacité de production des chantiers évaluée à 2.710.000 tjb de 1960 à 1963 dont 770.000 tjb pour 1963 et les livraisons des contrats en carnet pour la période correspondante qui s'élève à 1.362.000 tjb, fait apparaître la situation critique actuelle des chantiers, compte tenu des délais habituels entre les commandes et les livraisons.

B. — *L'avenir de la construction navale.*

La deuxième partie étudie le problème de cette industrie qui serait conditionnée :

a) Sur le plan économique par l'évolution de la crise maritime.

— sur le plan international.

Cette crise est à la fois une crise de conjoncture entraînant une baisse des frets non pas tant par diminution du trafic que par excédent de navires provenant d'une spéculation des armateurs sur un développement plus rapide et d'événements internationaux (guerre de Corée, affaire de Suez) et aggravée par une crise de structure provenant de l'accroissement considérable de capacité de production des chantiers navals dans les pays traditionnellement constructeurs et l'apparition de chantiers dans des pays qui n'avaient pas encore de construction navale.

— sur le plan français.

A la crise internationale se sont ajoutées la disparition des commandes de la marine nationale, la perspective prochaine du raccourcissement des lignes d'approvisionnement en pétrole, la concurrence des transports aériens sur les lignes de passagers qui risquent également d'être influencées dans un sens défavorable par l'évolution de la Communauté française.

Compte tenu de cette situation, l'armement français n'envisage pas au cours des années à venir des commandes supérieures à une moyenne de 100.000 tjb par an (1).

Quant aux armateurs étrangers, le livre blanc estime qu'il n'est pas raisonnable d'envisager des commandes supérieures à 220.000 tjb, chiffre record de 1957, sauf avec une aide accrue de l'Etat ou au prix de pertes financières trop lourdes pour les chantiers.

b) Sur le plan budgétaire.

L'aide apportée par l'Etat pour couvrir la différence entre le juste prix français et le réel prix du marché international, s'est augmentée considérablement à partir de 1959, malgré les dévaluations de 1957 et 1958 par suite de l'effondrement du prix international.

Le Gouvernement qui s'attendait à une baisse du volume des crédits dut majorer les dotations budgétaires, mais il estima que cet effort ne devait pas aggraver la situation en conduisant l'ensemble des chantiers à accroître leur potentiel de production.

c) Sur le plan social.

En adaptant sa production à un niveau inférieur à sa capacité tout en maintenant sa productivité, l'industrie navale devra libérer une partie de sa main-d'œuvre qui devra être reclassée suivant les régions dans des activités annexes à l'intérieur des chantiers ou dans des entreprises nouvelles.

C. — *Définition de la politique gouvernementale.*

a) Choix d'une solution autoritaire.

L'industrie navale indispensable au pays ne doit pas cesser de s'adapter par un effort de productivité à la compétition internationale compte tenu d'une concurrence étrangère accrue et d'une réduction de l'aide budgétaire dans le cadre du Marché commun.

Cet impératif entraîne nécessairement une réforme de structure de l'industrie de la construction navale par concentration de l'exécution des commandes sur des chantiers « assez bien garnis en commandes, assez avancés dans leur modernisation », grâce à une discrimination estimée possible dans l'attribution de l'aide.

b) Les moyens envisagés.

1. Sur le plan budgétaire :

— en couvrant sur la base des nouveaux barèmes admis en août 1959 les commandes prises dans la limite du IIIe Plan, permettant ainsi à tous les chantiers de conserver une activité navale suffisante jusqu'à fin 1961 ;

— en permettant qu'à partir de 1962, soit atteint l'objectif maximum fixé à 400.000 tjb (commission Merveilleux du Vignaux) par un nombre limité de chantiers dont la situation industrielle, commerciale et financière serait jugée suffisamment bonne, face à la concurrence internationale ; de plus, l'aide dépendra de critères économiques et budgétaires satisfaisants.

(1) Dont une partie pourrait être acquise à l'étranger éventuellement en navires d'occasion.

2. Sur le plan technique :

Tous les chantiers auront l'obligation de faire les efforts de conversion partielle et même totale pour ceux qui risqueront de ne plus avoir accès au bénéfice de l'aide.

Si ces efforts sont insuffisants, l'Etat aidera à implanter des industries nouvelles.

3. Sur le plan social :

Pour assurer « la concordance entre les suppressions d'emplois dans la construction navale et les créations d'emplois nouveaux dans d'autres branches d'activités » qu'elles proviennent de conversions de chantiers ou d'implantations nouvelles, les mesures suivantes doivent être mises en œuvre, que les chantiers soient ou non dans les régions classées dans les zones spéciales de conversion :

— attribution de primes spéciales d'équipement avec procédure accélérée ;

— attribution de la garantie de l'Etat et de bonifications d'intérêts aux emprunts ;

— exonération éventuelle de la totalité de la patente ;

— prise en charge par le ministère de l'industrie d'opérations de reconversion ;

— institutions de commissions spécialisées, locales et nationales en liaison avec les organisations professionnelles patronales et ouvrières qui surveilleront la situation de la main-d'œuvre pour chaque chantier et permettront au ministère du travail de prendre les dispositions nécessaires : création de centres de formation professionnelle accélérée, appel au fonds de reclassement de la main-d'œuvre.

Le Gouvernement devant le grave problème posé, estime qu'il a alerté les intéressés, consenti un gros effort budgétaire et ménagé un délai important pour la mise en œuvre des opérations de conversion.

CHAPITRE II

Enquête auprès d'entreprises d'armement et de constructions navales et des groupements professionnels.

I. — ASPECTS ÉCONOMIQUES

A. — *Appréciation de la crise.*

La crise est un fait incontesté.

Les nombreuses résiliations de commandes subies par tous les chantiers ont été à l'origine d'un véritable désarroi dont il semble bien que le Livre blanc a subi une influence directe. Mais la situation extrêmement grave au début de 1959 a pu être redressée, au moins partiellement, dans le courant et surtout vers la fin de l'année 1959, ce qui a conduit à des rectifications dont le Livre blanc fait d'ailleurs état très objectivement.

1° Indices favorables.

Les responsables des chantiers ont ainsi tendance à considérer que la demande correspondant à des besoins réels de la clientèle est meilleure qu'on ne pouvait le craindre. Des crises analogues, particulièrement en 1953-1954, ont été vécues avec un brusque redressement dans les années suivantes provoqué par l'affaire de Suez. Un certain nombre d'indices favorables sont mis en évidence par les uns ou les autres : d'abord le maintien de l'activité des transports maritimes avec une hausse légère des frets depuis la fin de 1959 ; ensuite, l'augmentation des tonnages de démolition ; enfin, la diminution du tonnage des navires désarmés en 1959, malgré l'énorme accroissement de 9 millions de tonneaux par la livraison des navires neufs sortant des chantiers. Les sondages signalés par de nombreux constructeurs, en particulier sur le marché norvégien, montrent que les possibilités de commande pour des navires spécialisés commencent à se manifester.

Evidemment, le prix des navires est toujours anormalement bas du fait des sacrifices que consentent des chantiers étrangers pour maintenir leur activité. Mais ce qui est une difficulté pour les chantiers est un élément favorable pour les armateurs, qui peuvent ainsi se procurer, aux meilleures conditions, des navires qu'ils estiment pouvoir utiliser après la crise.

Il faut souligner que la branche la plus touchée est, au fond, celle des pétroliers et que, par contre, les cargos, les ferry, les minéraliers et les navires encore plus spécialisés sont très demandés par l'armement mondial, et il semble bien que pour affronter la concurrence, qui restera très sévère dans les transports maritimes, beaucoup d'armateurs cherchent à améliorer leur flotte, au besoin en renouvelant plus rapidement que de coutume des navires en bon état, mais de caractéristiques insuffisantes en ce qui concerne la vitesse en particulier.

2° Carnet de commandes 1962-1963.

La prise en considération par le Livre blanc, comme témoignage de la gravité de la crise, de la situation du carnet des chantiers français pour les années 1962-1963 est unanimement critiquée. Des commandes de navires moyens, ou même importants comme les pétroliers, n'ont pas besoin d'être passées trois ans à l'avance. Ce n'est que du fait de l'afflux des commandes et de la surcharge des chantiers en 1956 et 1957 que des commandes à quatre ou cinq ans d'échéance ont été inscrites, beaucoup ayant été résiliées avant la mise en chantier. En fait, compte tenu du carnet actuel des chantiers, même les plus menacés, il reste encore un délai de plusieurs mois pour négocier de nouvelles commandes et assurer la soudure avec la charge actuelle.

3° Prise des commandes récentes.

Une question beaucoup plus controversée est celle des prix « aberrants » que certains chantiers consentiraient pour arracher les commandes. Pourtant, plusieurs d'entre elles prises dans le courant de 1959 sont signalées avec des prix supérieurs aux prix internationaux, et dans quelques cas très limités une perte de l'ordre de 50 millions pour des commandes de l'ordre d'un milliard est reconnue possible mais résulterait en fait de la diminution du taux de l'aide. Il est affirmé que pour des chantiers menacés des pertes de cette importance sont estimées préférables à une cessation d'activité.

4° Tonnage exportable.

Une autre affirmation contestée du Livre blanc est celle qui estime que le maximum raisonnable à attendre des commandes de navires à l'exportation ne peut être supérieur à 220.000 tonneaux, le tonnage maximum livré en 1957 ayant été de cet ordre. On souligne en effet qu'à cette époque des commandes à l'exportation ont été refusées pour accorder la priorité à des commandes françaises.

5° Capacité de production.

Il reste que la capacité de production mondiale des chantiers, qui s'est accrue considérablement depuis des années, est disproportionnée aux besoins normaux de l'armement international. Cependant, comme la chambre syndicale des constructeurs de navires l'a bien précisé, la capacité des chantiers français s'est beaucoup moins développée que celle des chantiers étrangers, car en France il n'y a eu aucune implantation de nouveaux chantiers, mais par contre une désaffection assez grande de cales vétustes, et le chiffre mis en avant de 770.000 tonneaux pour 1963 doit être interprété convenablement. Il a été indiqué à la commission qu'une livraison annuelle de l'ordre de 500.000 tonneaux assurerait une activité convenable pour les chantiers français. Les auditions ont souligné, d'autre part, qu'on ne voit pas à l'étranger de tendance à la suppression de chantiers.

Au contraire, des projets de nouveaux chantiers sont en cours de réalisation, de même que des projets de modernisation des chantiers anciens ; une revue anglaise se réjouit des perspectives de réduction de la capacite de production des chantiers français que les chantiers anglais pourront ainsi avantageusement absorber. Enfin, on critique spécialement la position du Livre blanc qui transforme, en fait, une appréciation des besoins probables des années 1962 et suivantes à 400.000 tonneaux, en un objectif maximum de production qui justifierait alors la fermeture d'un certain nombre de chantiers. Le Livre blanc oublie que s'il s'agit d'une période de crise sérieuse, on ne peut affirmer qu'elle sera très longue.

B. — *Difficultés propres à l'armement français.*

Parmi les informations recueillies au cours des auditions, il faut distinguer celles qui émanent de quelques armateurs français qui confirment dans leur ensemble l'exposé du comité central des armateurs de France et celles émises par les chantiers et qui sont plus ou moins reconnues par l'armement français.

1° *Suggestions émanant des armateurs.*

Les armateurs français déclarent être particulièrement vulnérables devant la crise des frets pour des raisons essentielles et diverses.

Certaines de ces assertions ont été contestées en commission par des commissaires qui estimeraient souhaitable une confrontation des thèses en présence.

a) Financement des commandes passées.

Les difficultés de financement des achats de navires sont le premier obstacle à la passation de nouvelles commandes. L'effort très important de renouvellement et d'accroissement de la flotte française, à la suite de la phase de reconstitution par l'Etat, a été financé principalement par les ressources propres des entreprises, grâce à la haute conjoncture des frets, le complément étant fourni par des opérations à moyen terme et, dans une faible mesure, par un long terme ne dépassant pas sept ou huit ans. Les remboursements de ces crédits, dont la durée est très courte par rapport à la vie des navires, constituent une charge particulièrement lourde au moment où une diminution considérable de rentabilité de l'exploitation résulte de la crise internationale des frets. C'est pourquoi les armateurs ne peuvent actuellement envisager la passation de nouvelles commandes tant qu'un relèvement du taux des frets n'interviendra pas sur le marché des transports maritimes.

b) Améliorations des conditions de financement.

Il semble, toutefois, que des aménagements aux conditions des crédits consentis jusqu'à ce jour devraient permettre de faciliter la passation de nouvelles commandes. La nécessité est ressentie par de nombreux armateurs, indépendamment du renouvellement normal de quelques unités très anciennes, d'améliorer leur position devant la concurrence et de remplacer à cet effet des unités encore valables par des navires de caractéristiques plus modernes et mieux adaptés aux trafics nouveaux.

Les mesures souhaitées seraient les suivantes :

— consolidation des crédits à moyen terme en cours par des crédits à long terme ;
— proportion accrue pour le financement de navires nouveaux de la partie à long terme et extension de la durée de ce long terme aux environs de quinze ans ;
— attribution automatique des bonifications d'intérêt excluant les discriminations telles qu'elles sont fréquemment appliquées.

c) Charges de pavillon.

Une autre raison de faiblesse invoquée par l'armement français réside dans les charges particulières qui grèvent le pavillon, de sorte que les prix de revient d'exploitation des navires français sont supérieurs à ceux des prix des armements étrangers. Cet écart tiendrait au taux élevé des emprunts français, aux frais d'assurances, aux frais d'entretien et aux frais de personnel navigant. Pour ces derniers, le supplément résulterait de la réglementation qui impose un effectif supérieur pour un même navire à celui des règlements étrangers, de l'importance des charges sociales qui atteint 70 p. 100 des traitements et salaires et des frais de nourriture à bord. Cette situation n'a d'ailleurs pas échappé aux pouvoirs publics puisqu'une commission étudie actuellement ce problème des charges de l'armement français ; il sera intéressant d'en examiner les conclusions.

d) Difficultés diverses.

Indépendamment des difficultés majeures précédentes, il faut rappeler les autres motifs d'incertitude qui ont été évoqués devant la commission et les suggestions susceptibles de les lever :

1° L'évolution en cours du statut des pays de la Communauté risque de conduire à la constitution de flottes propres qui pourraient concurrencer le pavillon français. Dans les négociations à intervenir, il faudrait évidemment tenir le plus grand compte de ce risque et éviter de rééditer le précédent tunisien ;

2° L'utilisation des sources sahariennes de pétrole risque de perturber profondément la contexture actuelle des transports pétroliers et l'on craint, à juste titre, que la flotte française devienne excédentaire, compte tenu du raccourcissement des parcours d'approvisionnement. Cette inquiétude pourrait être atténuée si le pétrole saharien donnait lieu à des échanges internationaux, comme il semble désirable, pour tenir compte des caractéristiques de ce pétrole ;

3° L'évolution brusque des transports de charbon, surtout en provenance des U. S. A., conduit à une diminution d'activité des minéraliers. Mais, par contre, il semble que cette perte puisse être compensée par le développement des transports de produits d'outre-mer intéressant, par exemple, la sidérurgie. La demande de minéraliers émanant de pays étrangers semble confirmer cette possibilité ;

4° Les auditions d'armateurs confirment l'importance du handicap psychologique signalé par le C. C. A. F. Les responsables, publics ou privés, ne considèrent pas suffisamment le fret comme une véritable marchandise exportable. Les industriels, dans leurs négociations à l'exportation, abandonnent trop facilement les conditions de vente C. I. F. pour des conditions de vente F. O. B. ;

5° Les commandes passées par l'armement français à des chantiers étrangers ont soulevé des critiques ; les armateurs soulignent que ce sont les conditions exceptionnelles d'occupation des chantiers français qui, dans un passé récent, les ont conduits à ces opérations et que pour la plupart d'entre eux ils préfèrent traiter avec des chantiers français ;

6° Les affrètements de navires étrangers par les armateurs français ont été également évoqués : la crise exceptionnelle des frets est la cause de certaines de ces opérations qui peuvent paraître anormales, mais qui sont indispensables pour sauver les positions commerciales sur des lignes d'avenir pour lesquelles il est essentiel de ne pas couper les relations avec la clientèle. C'est d'ailleurs ce qui conduit certains armateurs français à affréter leurs navires à d'autres armateurs français, compte tenu des caractéristiques des lignes à desservir.

e) Solidarité armement-chantiers.

Les problèmes que soulève la situation critique de l'armement français, conduisent certains à placer leur solution au préalable à celle de la crise des chantiers navals. Les chantiers français ne peuvent à leur avis se maintenir et prospérer que si l'armement national est lui-même florissant. Ils estiment essentiel de permettre à l'armement français de reprendre la politique d'expansion brutalement interrompue par la crise et de poursuivre l'effort de modernisation, de spécialisation et d'accroissement du tonnage qui est indispensable pour améliorer sa position sur le marché international des frets. Ce serait la seule manière de réduire le déficit important et persistant en devises de nos transports maritimes qui grève encore si lourdement la balance commerciale du pays.

2° Suggestions émanant des chantiers.

a) Ferraillage.

Pour encourager les commandes de l'armement français aux chantiers, un certain nombre de mesures ont été suggérées devant la commission, et ont donné lieu à des échanges de vue détaillées et parfois contradictoires. On a beaucoup parlé des perspectives offertes par la démolition et le ferraillage de navires anciens ou périmés, dont certains sont désarmés, et d'autres sont utilisés grâce à des taux de location très faibles de la part de l'Etat. La disparition de ces navires pourrait être accélérée par des mesures appropriées d'aide à l'armement ou par des sacrifices à consentir par les domaines. Certains armateurs estiment que ce remplacement est déjà anticipé par des commandes en cours d'exécution dans les chantiers. Néanmoins, une étude plus précise serait intéressante pour faire le bilan exact de telles opérations.

b) *Remplacements et modernisations.*

Il a été également proposé d'instituer des primes à la vente à l'étranger de navires désarmés afin de permettre aux armateurs de placer de nouvelles commandes de remplacement auprès des chantiers français. De même, la transformation d'unités relativement récentes, pourrait être développée pour fournir du travail aux chantiers grâce à l'application de la loi d'aide qui le prévoit.

c) Contrepartie de privilèges.

Il a été également signalé l'anomalie de certaines lignes qui bénéficient, en fait ou en droit, d'un privilège de pavillon, et qui ne sont pas toujours équipées avec des navires de construction française.

d) Accords commerciaux.

De nombreux constructeurs regrettent que les accords commerciaux bilatéraux ouvrent aux armateurs la possibilité d'importer un tonnage non négligeable de navires en provenance de chantiers étrangers.

e) Navires de transition.

Dans le même ordre d'idée, il a été signalé que des accords internationaux concernant les « Liberty » et les T. 2 » pourraient permettre de réduire le tonnage en excédent, soit par ferraillage, soit par encouragement au désarmement.

C. — *Mesures favorisant l'exportation des navires.*

Les chantiers français, à la faveur de l'afflux de commandes de 1957, ont pu conquérir une position exportatrice nouvelle pour eux, qu'il convient de maintenir car la clientèle étrangère est un complément indispensable pour corriger les irrégularités inévitables des commandes de l'armement national.

Pour entretenir ce courant et profiter de la reprise des consultations par des armateurs étrangers, et, compte tenu de la concurrence très vive qui sévit actuellement, il a été signalé comme particulièrement désirable d'augmenter la durée des crédits consentis à l'exportation, qui sont actuellement limités à cinq ans. A ce sujet, les chantiers seraient désireux de bénéficier de crédits de préfinancement ou de relais en étendant aux navires le régime appliqué aux grands ensembles industriels exportés.

II. — Considérations budgétaires et modalités d'application de la loi d'aide

1° *Impératif budgétaire.*

Il est reproché au Livre blanc une confusion, sinon une contradiction, entre le souci de pallier la baisse du carnet de commandes des chantiers, qui devrait conduire à un renforcement de l'aide, et la nécessité, dans un but d'économie et pour satisfaire aux obligations du Marché commun, de réduire ou de limiter les crédits budgétaires consacrés à la loi d'aide. Le refus d'homologation de certaines commandes compromet directement l'activité totale des chantiers menacés.

Parmi les soucis dominants du Livre blanc, les préoccupations budgétaires apparaissent comme l'un des plus sérieux.

L'impératif budgétaire n'est-il pas révélé par le motif simple qui apparaît dans l'annexe I du Livre blanc et que le ministre des transports a confirmé : l'acquisition de devises par le truchement de l'aide est jugée trop onéreuse du fait de la parité actuelle du franc vis-à-vis des monnaies fortes.

On conçoit que la nécessité de limiter le montant des crédits affectés à l'aide puisse être déterminante. Il reste que les modalités d'application des sacrifices éventuels à imposer aux chantiers peuvent être diverses dans un montant budgétaire donné, comme il résulte des observations et suggestions reçues au cours des auditions.

Si l'on s'en tient au texte de la loi Defferre, l'aide est destinée à combler l'écart entre le prix de revient français des navires et le prix de vente du marché international, ce qui conduit, dans la conjoncture actuelle, à augmenter sensiblement son taux, du fait de la baisse importante des prix internationaux. Des chantiers étrangers peuvent, en effet, accepter des prix anormaux, compte tenu des réserves qu'ils ont pu accumuler pendant la période de haute conjoncture. Mais les chantiers français, dans le même temps, et du fait des modalités d'application de la loi d'aide, n'ont pu constituer des réserves analogues, car le taux de l'aide a été considérablement réduit par suite du rapprochement, du fait des dévaluations, des prix de revient français et des prix de vente internationaux.

2° *Incidence du taux sur le budget de l'aide.*

Certains soutiennent donc que les pouvoirs publics doivent jouer le jeu et suivre, par l'évolution du taux, les effets de la crise sur les prix de vente internationaux. La notion de *taux normal de l'aide* est implicitement contenue dans le Livre blanc et pour la préciser, il convient de se référer à la limite qui peut être imposée aux pouvoirs publics pour les disponibilités à consacrer à la loi d'aide. Or, dans le cadre des dotations prévues par la loi de finances de 1960 qui fixe le programme des crédits d'engagement jusqu'en 1963, il a été observé qu'avec les taux actuels de l'aide, et pour un volume annuel de 400.000 tonneaux de production en bénéficiant, le montant de 19 milliards prévu pour 1963 devrait laisser une marge de sécurité appréciable.

Mais l'administration de tutelle conteste l'ampleur de cette marge et considère que les crédits de la loi-programme fixés par la loi de finances du 26 décembre 1959, risquent d'être insuffisants pour couvrir l'objectif de livraison de 400.000 tonneaux de jauge brute pour chacune des années 1962 et 1963, car les indices économiques français auraient atteint la limite de 6 p. 100 de hausse depuis le 1er janvier 1959, prise en considération pour le calcul des annuités de la loi-programme et commenceraient même à dépasser cette limite. Ce n'est donc que si les prix internationaux des navires remontaient que le taux de l'aide pourrait baisser et permettrait ainsi de dépasser un peu la limite actuelle de 400.000 tonneaux de jauge brute.

3° *Application pratique de la loi d'aide.*

Les modalités d'application pratique de la loi d'aide, ont donné lieu à des observations de la part des chantiers qui confirment et complètent les indications de la C. S. C. N. La critique majeure porte sur la lenteur des décisions d'attribution de l'aide et de détermination de son taux qui complique singulièrement les négociations avec la clientèle plus particulièrement étrangère. L'administration ne peut en être pour autant rendue responsable en raison de procédures complexes dont l'accélération est souhaitable. L'annualité des dotations budgétaires entraîne également des anomalies pour des commandes de séries de navires étalées dans le temps. L'accélération des paiements, et surtout des révisions d'allocations est également demandée par les constructeurs. Il faut signaler, cependant, que les chantiers estiment que le mécanisme pratique de la loi d'aide est maintenant bien au point, et que de nombreuses difficultés juridiques ou financières sont heureusement résolues, grâce à l'action compréhensive des services du ministère de tutelle.

III. — Aspects techniques et industriels

Les informations très abondantes recueillies au cours des auditions de responsables de la plupart des chantiers et qui visent les aspects techniques et industriels de la situation actuelle et les perspectives de leur évolution prochaine seront groupées selon les objets suivants :

— discrimination des chantiers ;

— amélioration de l'activité construction navale ;

— conversion de l'activité des chantiers.

Une observation préalable a été faite sur la structure actuelle de la profession construction navale qui a fort peu évolué depuis longtemps. Après les destructions de la dernière guerre mondiale, les chantiers ont été reconstitués en conservant intégralement leurs implantations géographiques et leurs structures juridique et financière antérieures aux hostilités. L'accroissement de la capacité de production, maintenu d'ailleurs dans des limites raisonnables, a essentiellement résulté de l'amélioration des méthodes de travail et de la modernisation de l'équipement. A la Libération une refonte de la structure d'ensemble et une revision des implantations géographiques auraient pu être entreprises tant à l'initiative des chantiers qu'à celle des pouvoirs publics dont l'intervention eût été naturelle en raison des commandes massives de reconstitution de la flotte et de l'attribution des dommages de guerre.

Cette réforme de structure de l'industrie de la construction navale est reconnue tardivement indispensable aussi bien par certains chantiers que par les pouvoirs publics.

1° *Discrimination des chantiers.*

La possibilité de cette discrimination et surtout la validité des critères énoncés sont l'objet des plus vives contestations de la part de la grande majorité des chantiers ; ils regrettent que les annexes du livre blanc y fassent allusion sans pouvoir les reconnaître comme décisifs. Le ministre, lui-même, a indiqué devant la commission que les critères techniques, économiques ou financiers n'étaient pas probants et seule, la situation du carnet de commandes au 1er mai 1959, aurait été retenue pour classer les chantiers.

Il est cependant intéressant de résumer les observations faites sur les divers critères possibles.

a) Critère des prix de revient.

Des études minutieuses du contrôle des finances ont abouti à la conclusion que les différences de prix de revient entre les divers chantiers sont faibles, qu'elles changent de sens selon les époques et qu'elles sont, en tout cas, de l'ordre de grandeur de la précision que comportent les méthodes de comparaison.

b) Critère des investissements.

Il a été rappelé que le rapport Merveilleux du Vignaux a signalé les différences importantes des montants investis en soulignant que « les chantiers, aux prises avec les difficultés les plus immédiates, figurent parmi ceux qui ont pratiqué une politique d'investissement relativement faible ».

Or, il a été objecté que la rentabilité effective des investissements est très variable et que le délai à partir duquel ils sont rentables l'est également ; la charge d'amortissement et de frais financiers d'investissements importants peut grever lourdement les prix de revient et absorber les améliorations de productivité dans les périodes de baisse de prix et d'occupation seulement partielle. La construction navale étant essentiellement une industrie d'assemblage, l'incidence du niveau des salaires peut être primordiale. Il est observé généralement qu'il n'y a pas eu d'enquête précise sur ces points.

c) Situation financière.

Le principe de la loi d'aide qui se réfère au prix de revient français et les dispositions spéciales prises pour limiter les bénéfices éventuels rendent ce critère d'application difficile. La distribution de dividendes par les chantiers est, en fait, rare ou peu abondante. Il faudrait tenir compte de l'effort d'investissement ou de conversion qui a pu absorber la plus grande part des bénéfices bruts. Là, encore, une analyse détaillée des situations respectives des chantiers serait nécessaire.

d) Critère du carnet de commandes.

Son importance tient essentiellement au fait qu'il a été retenu explicitement par les pouvoirs publics pour la détermination des chantiers « menacés ». Mais le blocage de fait des carnets de commandes au 1er mai 1959, base de cette discrimination, a été abandonné par le ministre de tutelle en revenant sur les refus initiaux d'homologation de nouvelles commandes livrables en 1960-1961 et a été remplacé par la nouvelle limite du 1er janvier 1962, qui est d'autant plus violemment contestée qu'elle n'apparaît être appliquée qu'aux chantiers précisément discriminés par leur carnet au 1er mai 1959.

Si un chantier se trouve véritablement démuni de commandes en carnet et acculé à la fermeture, les pouvoirs publics ne peuvent que constater le fait, et la responsabilité incombe exclusivement au chantier. Mais la question est moins simple, lorsqu'un chantier se voit refuser l'homologation d'une commande possible pour la raison qu'elle est livrable au-delà du 1er janvier 1962, alors que dans le même temps, d'autres chantiers ont pu obtenir cette homologation pour des commandes livrables au-delà de cette date. Le chantier ainsi condamné sur la base d'une situation toute provisoire, résultant essentiellement de résiliations de commandes indépendantes de sa valeur réelle et de son contrôle, est fondé à reprocher aux pouvoirs publics d'avoir prononcé sa condamnation sans enquête sérieuse, sans en connaître les vrais motifs et sans avoir été admis à présenter sa défense.

Enfin ne peut-on craindre que ce critère conduirait à des décisions surprenantes, si le carnet de commandes de chantiers, qui en 1959 était considéré comme indiscutable, était gravement compromis ainsi qu'on peut le craindre par l'extinction des demandes en navires de fort tonnage comme les pétroliers ou les paquebots qui les intéressent exclusivement, alors que des chantiers moyens pourraient plus aisément obtenir des commandes de navires spécialisés.

e) Autres critères.

Un certain nombre d'autres critères visant des facteurs intéressants ont été également proposés :

— la position géographique des chantiers avec les incidences qu'elle peut avoir du fait de la proximité des ports actifs ou des fournisseurs de produits sidérurgiques ;

— la situation économique régionale en fonction des difficultés de reclassement de la main-d'œuvre ;

— l'appréciation des niveaux techniques comparés des chantiers.

L'examen des critères et leur abondance montre donc qu'aucun n'est véritablement et exclusivement déterminant et que, pour éviter l'arbitraire, une étude minutieuse comparative de chaque chantier serait indispensable comme elle est d'ailleurs demandée par tous les intéressés.

2° *Amélioration de l'activité des constructions navales.*

Pour être à même de lutter victorieusement contre la concurrence étrangère, les chantiers sont pénétrés de la nécessité de combler le retard qui les sépare encore des meilleurs chantiers européens, dont certains ont pu bénéficier, pendant la période des hostilités, d'une très grande activité, et ont pu améliorer considérablement leur organisation, leurs méthodes, et leurs équipements. Un grand effort a été fait à l'occasion de la reconstruction et depuis, pour adapter les chantiers français à une conversion interne qui s'imposait à eux. Les chantiers étrangers, en effet, étaient plus expérimentés dans la construction de navires marchands que les chantiers français qui, dans l'entre-deux-guerres, consacraient la plus grande part de leur activité aux navires de la marine militaire.

A. — Prix de revient.

Les auditions ont fait état du niveau actuel des prix de revient français par rapport aux prix étrangers. L'analyse de l'écart qui subsisterait, environ 25 p. 100, est intéressante pour comprendre l'orientation des efforts d'amélioration à poursuivre.

a) Main-d'œuvre directe :

Le prix de la main-d'œuvre, charges sociales comprises, étant fixé à 100 pour les chantiers navals français, il est constaté que le niveau est à 105 en Belgique, 87 en Allemagne, et supérieur à 100 dans les pays scandinaves.

La productivité générale de cette main-d'œuvre qui englobe les méthodes et l'activité du personnel, peut être appréciée par le critère simple des heures de main-d'œuvre *par tonne de coque métallique :* le niveau, qui atteint en France de 55 à 56 heures par tonne, est comparable à celui des chantiers anglais ou allemands ; il est un peu meilleur dans les chantiers scandinaves, avec 50 heures par tonne.

b) Matières et fournitures :

La matière première essentielle constituée par les tôles d'acier marine a des prix nominalement comparables dans tous les pays à l'intérieur de la C. E. C. A. mais, certaines distorsions apparaissent dans les prix consentis par la sidérurgie allemande qui vendrait en Scandinavie à un prix inférieur de 15 p. 100 au barème, et dans les prix inconnus de cession aux chantiers allemands qui sont en général intégrés à l'industrie sidérurgique. L'éloignement des chantiers français des centres de production sidérurgique, entraîne une charge supplémentaire de transport non négligeable, qui peut atteindre 6 francs le kilogramme pour la plupart des chantiers.

Les produits forgés sont nettement plus coûteux en France (30 à 40 p. 100) et il apparaît que les Anglais pratiquent à l'exportation un « dumping » pour cette production.

Le prix des appareils propulseurs est supérieur d'environ 30 p. 100 à la concurrence étrangère.

Le décalage le plus important intéresse les auxiliaires, en raison de l'absence de marchés suffisants pour la production française de ces matériels.

Frais généraux. — Ce poste est indiqué comme étant excessivement élevé avec des variations notables selon les chantiers. Il peut être apprécié en gros par le nombre d'ouvriers productifs rapporté au nombre des improductifs. En France, ce rapport varie de 3 à 4 1/2, alors qu'à l'étranger il atteint parfois 6. La raison majeure de l'excès des frais généraux tient à la taille insuffisante des chantiers dont les services administratifs et surtout d'études et la charge des amortissements sont disproportionnés au volume d'activité. Les investissements sont très variables selon le degré de modernisation. Mais certains chantiers sont trop souvent exagérément équipés en mécanique générale, ce qui se justifiait dans le passé pour les travaux de la marine militaire, mais qui grève présentement les prix en raison du sous-emploi actuel de ces équipements.

Cette situation expliquerait la position défavorable des petits et moyens chantiers français par rapport aux petits chantiers hollandais, dont les méthodes de travail sont essentiellement artisanales et qui sous-traitent largement les travaux spéciaux de mécanique à de grosses entreprises spécialisées. Il en résulte que les écarts de prix français avec les prix internationaux seraient beaucoup plus importants pour les petits bateaux que pour les grosses unités.

Enfin, les meilleurs chantiers étrangers sous-traitent beaucoup plus largement des travaux spécialisés que les chantiers français confient à des effectifs permanents, qui sont irrégulièrement alimentés en travail.

B. — Perspectives d'améliorations techniques.

La disparité des taux de salaires, des matières et des fournitures ne peut s'atténuer que par l'évolution progressive attendue de l'institution du Marché commun. Toutefois l'incidence des salaires peut être plus rapidement compensée par une amélioration de l'équipement. Si des résultats intéressants ont été obtenus par certains chantiers pour la fabrication des coques proprement dites, il reste par contre un écart à combler pour les aménagements, tuyautages, etc.

Pour les fournitures d'appareils moteurs et auxiliaires, des progrès sont possibles par la spécialisation et la concentration de ces fabrications actuellement trop dispersées, aussi bien parmi les chantiers que chez leurs fournisseurs.

Il a été fréquemment indiqué que la normalisation des types de navires permettrait de spécialiser les chantiers afin d'atteindre l'idéal d'une production suivie sur un même type, comme dans certains chantiers étrangers. Les cas, malheureusement rares, de navires sortis à une dizaine d'exemplaires ont montré les avantages que l'on peut obtenir dans cette voie, mais l'étroitesse du marché français et l'évolution rapide des besoins des armateurs ne permettent malheureusement pas de généraliser cette application.

L'exemple des navires types conçus sous l'occupation pour servir à la reconstitution de la flotte a montré que l'évolution technique oblige à modifier assez profondément, en quelques années, les conceptions initiales. Une collaboration plus étroite entre armateurs et chantiers est reconnue nécessaire par les deux parties, mais avec des préoccupations contradictoires, car la normalisation des conceptions s'oppose à l'adaptation nécessaire aux exigences du trafic. La tendance à la diversification des navires selon leur utilisation est générale ; l'étroitesse du marché français ne donne pas la possibilité de sortir, en un temps assez court, un nombre siffisant de navires de même type.

Certains chantiers mettent en avant les avantages que l'on peut attendre de l'expérience précieuse acquise pour la fabrication de navires spécialisés tels que pétroliers, minéraliers, bananiers, ferrys, paquebots, les armateurs recherchant les chantiers bénéficiant de références déjà éprouvées sur ces types — la taille des navires est aussi souvent invoquée comme critère simple de spécialisation — mais si cela est évident pour les plus gros navires réservés aux chantiers qui disposent seuls des moyens adaptés, il n'en est pas de même pour les navires moyens jusqu'à 5.000 tonnes, que ces mêmes chantiers estiment encore acceptables pour eux. En période de crise et pour les tonnages moyens entre 10 et 25.000 tonnes, il est impossible de concevoir une répartition selon la taille ou même la spécialité du type — un chantier en difficulté étant porté naturellement à prendre n'importe quelle commande en invoquant la référence plus ou moins ancienne d'un précédent plus ou moins analogue.

C. — Perspectives d'amélioration de la structure de la profession.

La position la plus radicale est celle des chantiers qui estiment que compte tenu du volume possible pour l'activité de cette industrie en France, il suffirait de deux ou trois ensembles fortement outillés, travaillant au plein de leur capacité, pour atteindre le niveau de productivité nécessaire pour affronter la concurrence internationale. L'orientation du Livre blanc est satisfaisante, à leur avis. Mais ils ne précisent pas les méthodes ni les moyens pour atteindre cet objectif.

Les chantiers moyens reconnaissent généralement que leur taille ne leur permet pas de supporter raisonnablement les frais d'une organisation complète et autonome. La tendance la plus répandue est de se grouper à deux ou trois pour bénéficier en commun de services d'études, de services commerciaux et administratifs et de répartir les commandes entre eux au mieux des spécialisations et des plans de charge respectifs.

Certaines ententes de ce genre ont été établies ou sont en projet.

Il a même été suggéré de créer un organisme commun à la profession pour rassembler les moyens d'études de tous ordres, les services commerciaux, avec répartition des commandes entre les chantiers, mais les promoteurs de cette idée reconnaissent que sa mise en œuvre soulèverait des oppositions nombreuses.

Dans cette perspective des regroupements de chantiers entre eux, les motivations qui peuvent les justifier sont très diverses.

La proximité géographique est une raison simple qui s'impose dans un certain nombre de cas et qui semble susceptible d'aboutir sous la pression des circonstances actuelles.

Les liens financiers entre chantiers peuvent conduire à des opérations de fusion juridique et financière qui présentent l'avantage, selon leur promoteurs, de permettre de prendre des décisions radicales qui peuvent être nécessaires dans le sens désiré par le Livre blanc, alors que les ententes ou groupements sont trop fragiles et incapables d'imposer une politique vraiment commune surtout en période de crise.

Cette solution extrême rencontre évidemment l'opposition de chantiers moyens et non liés à des groupes financiers ; ils objectent que les économies à en attendre sont incertaines et surtout qu'elle entrainerait inévitablement leur disparition.

D'autres estiment que cette solution ne peut convenir que comme le couronnement d'une longue période d'échanges humains et techniques pour tirer le maximum des moyens disponibles.

Ces divergences de point de vue, malgré le besoin ressenti par le plus grand nombre d'une évolution de la structure actuelle des chantiers, ont manifestement conduit les auteurs du Livre blanc à préconiser une solution autoritaire sinon arbitaire. Il faut noter cependant les observations faites devant la commission par le ministre de tutelle, qui regrettant explicitement l'absence d'initiatives de la part des chantiers dans le sens d'une meilleure organisation de la profession a déclaré qu'il eût préféré à l'orientation du Livre blanc, des solutions concertées entre chantiers. On peut se demander si la position prise dans le Livre blanc n'est pas destinée, dans l'esprit de ses auteurs, à susciter des propositions concrètes de la part des intéressés.

3° *Conversion de l'activité des chantiers.*

Les fluctuations traditionnelles et inévitables de l'activité spécifiquement construction navale entraînent pour les chantiers la nécessité d'être alimentés en activités annexes intéressant d'autres secteurs économiques que les transports maritimes. Le besoin de cette diversification a, d'ailleurs, été ressenti depuis longtemps par la plupart d'entre eux, qui sont actuellement parfaitement convaincus de l'urgence de l'effort à développer dans cette voie. Mais unanimement, tous les chantiers restent attachés à la construction navale pour des raisons diverses et ne peuvent envisager de se convertir totalement, surtout dans les délais impartis par le Livre blanc.

A. — Situation actuelle des activités annexes.

Les indications du Livre blanc montrent que dans le chiffre d'affaires des années 1955 à 1958, les activités annexes atteignent la proportion de 11 p. 100. Mais il est surtout intéressant de constater que la répartition entre les chantiers est très variable puisque l'un atteint près de 30 p. 100, un autre 25 p. 100 et les autres des chiffres notablement inférieurs. Les deux chantiers les mieux pourvus sont ceux pour lesquels les activités en question ont été engagées avant la dernière guerre. Pour un chantier qui atteint 12 p. 100, l'effort de conversion date d'environ cinq ans. Même parmi les chantiers pour lesquels les proportions d'activités annexes sont faibles, les efforts sont souvent très anciens.

La présentation, qui a d'ailleurs été faite en audition par les intéressés eux-mêmes, souligne la lenteur du développement de ces activités nouvelles et les incertitudes qui pèsent encore sur elles dans la période actuelle où les industries mécaniques ne sont pas uniformément florissantes.

B. — Perspectives de développement.

La recherche des activités est actuellement très intense et les auditions ont permis de faire le point des voies intéressantes à prospecter, des méthodes à préconiser et des difficultés précises à résoudre.

En général, les chantiers reconnaissent, comme le directeur de la DIME, qu'il faut atteindre au moins 30 p. 100 pour tous les chantiers. Cette proportion est loin d'être atteinte sauf dans un ou deux chantiers.

a) Réparations navales.

L'idée première est d'essayer d'utiliser au mieux les moyens traditionnels des chantiers pour développer les activités annexes. La conversion des cales proprement dites est évidemment impossible ; par contre, les quais d'armement pourraient servir à des travaux de réparations navales.

Mais il faut bien voir que l'ensemble de cette activité, qui représente un chiffre d'affaires annuel de 25 milliards, est dès maintenant assuré pour les 9/10 soit par les chantiers eux-mêmes, ou leurs installations annexes, soit par des entreprises spécialisées distinctes des chantiers. Le solde évidemment minime, si on le rapporte au chiffre d'affaires annuel de la profession de 100 milliards, ne constitue donc pas un appoint sérieux. Il est actuellement assuré par des chantiers étrangers, essentiellement dans les ports d'Anvers, Rotterdam, Hambourg, pour les cargos français qui touchent ces ports. De ce fait, la reprise de ce travail par des chantiers français ne peut guère intéresser que Dunkerque ou, à la rigueur, la Basse-Seine.

La seule façon de développer véritablement les travaux de réparations navales serait de retenir la clientèle étrangère malgré la concurrence redoutable des ports du Nord. C'est là qu'intervient la nécessité, aussi bien pour Dunkerque que pour tous les autres ports français, d'un complément d'équipement indispensable en quais de réparations et installations annexes, en formes de radoub ou docks flottants, ce qui peut d'ailleurs conduire à l'extension de certains ports. De nombreux projets ont été signalés, mais l'importance des investissements à financer en retarde manifestement l'exécution.

b) Recherches d'activités nouvelles.

Il est difficile, pour les chantiers, d'espérer trouver du travail dans des branches d'activité déjà largement exploitées par d'autres professions. Pour les activités les plus voisines des chantiers, telles que la grosse chaudronnerie, les constructions métalliques et la mécanique générale, on tombe dans l'alternative suivante : ou bien il s'agit de fabrications relativement très simples et les chantiers peuvent être concurrencés par de petites entreprises moins chargées de frais généraux, ou bien

il s'agit de techniques évoluées et l'expérience des chantiers peut être insuffisante ; les services techniques et commerciaux sont à créer de toutes pièces et les chantiers se trouvent en concurrence avec des entreprises fortement organisées et mieux armées par de nombreuses références.

1. Marchés nouveaux :

Cette difficulté apparaît dès qu'il s'agit de prospecter des marchés nouveaux susceptibles d'un courant important d'affaires, comme les pays sous-développés, les pays de l'Est ou d'Extrême-Orient. On a signalé pourtant des résultats appréciables dans cette voie pour la réalisation d'ensembles de pétrochimie, le chantier s'étant appuyé sur un bureau d'engineering pour la conception technique.

2. Techniques en expansion :

Il en est de même pour les techniques en expansion telles que le pétrole, la chimie. Là encore, divers chantiers ont pu prendre des positions intéressantes, soit par des prises de licences, soit par des ententes avec des entreprises déjà introduites qui ont trouvé dans les chantiers les moyens complémentaires qui leur manquaient pour se développer.

3. Techniques nouvelles éprouvées :

L'orientation vers les techniques nouvelles est évidemment très tentante pour bénéficier d'une position moins exposée à la concurrence. Mais, dans ce vaste champ, de nombreuses voies sont possibles. On peut chercher et trouver des activités à l'état de projet paraissant séduisantes mais qui entraînent le cycle complet des études de marché et de fabrication, d'installations des équipements et outillages nouveaux, d'adaptation du personnel commercial, technique et d'exécution avec tous les aléas que comportent ces entreprises et le délai qui, en général, atteint quatre ou cinq ans. Des chantiers se sont également orientés vers l'énergie atomique, mais les espoirs ont été déçus car il y a surabondance de moyens, compte tenu de la demande très réduite.

C'est surtout dans le domaine des *techniques nouvelles éprouvées* qu'il semble désirable de faire porter l'effort de prospection. Certaines possibilités ont été mentionnées d'implantation en France de nouvelles industries en profitant de la préoccupation des industriels américains, inquiets du développement possible du Marché commun, craignant de ce fait une concurrence pour leurs entreprises nationales et désireux de prendre position à l'intérieur même du Marché commun, en particulier en France. Ces possibilités permettraient la conversion des implantations de chantiers dont la désaffectation doit être prévue, ceux-ci pouvant apporter terrains, immeubles et main-d'œuvre à une société mixte nouvelle.

4. Décentralisation :

Lorsque les activités nouvelles ne peuvent s'intégrer dans la structure propre du chantier ou dans son site, des exemples ont été fournis d'industries nouvelles créées dans son voisinage, avec transfert d'une partie de ses moyens industriels dans ce nouveau site pour permettre l'emploi de sa main-d'œuvre excédentaire. Ceci répond entièrement aux préoccupations officielles de décentralisation et peut d'ailleurs être grandement facilité par l'assimilation des régions de constructions navales à des zones critiques.

C. — Coordination des efforts.

Dans ce travail de recherches d'activités annexes, de nombreux chantiers ont manifesté le souci de pouvoir s'appuyer sur des organisations pour combler l'insuffisance de leurs moyens propres de prospection. Pour cette raison, les suggestions relatives aux ententes, rapprochements ou fusions trouvent une justification supplémentaire, le travail en prospection à plusieurs, surtout avec l'appui de groupes industriels importants, pouvant ainsi bénéficier d'une impulsion et de possibilités largement accrues.

L'idée d'un organisme professionnel assumant ce travail a été mise en avant, mais des objections sérieuses font qu'il est difficile de le concevoir, ne serait-ce que pour la discrétion qui doit évidemment entourer les négociations et les études impliquées. C'est la raison pour laquelle le projet d'un bureau de reconversion technique a peu de chances d'aboutir. Par contre, l'institution auprès de la chambre syndicale d'un organisme de conseil comportant toutes les précautions de secret et grâce à l'initiative laissée à son responsable de répartir lui-même les projets, est très appréciée par plusieurs chantiers. On a cité également les excellents rapports noués avec la DIME par des chantiers qui ont obtenu des résultats très concrets grâce à son intervention.

Dans le même sens, on a proposé d'instituer au niveau de la DIME un service de « conversions partielles surveillées » qui mériterait d'être étudié d'une manière plus précise.

D. — Conditions de réalisation des conversions.

Dès que les moyens traditionnels des chantiers ne suffisent plus pour assurer l'activité nouvelle, il est nécessaire de résoudre pour son démarrage les problèmes d'investissements et d'adaptation de la main-dœuvre avec un délai en général important avant d'atteindre le niveau d'activité escompté.

a) Besoins financiers :

Les études de définition des équipements ne peuvent être entreprises elles-mêmes qu'après la période de prospection, qui exige elle aussi de longs délais. Il faut ensuite réunir les moyens financiers et les chantiers, même les mieux placés, soulignent l'importance des montants à engager et la difficulté de faire appel au mécanisme classique d'obtention des crédits. L'obstacle majeur à franchir est celui des fonds propres exigés comme base de ces opérations, sous forme de capitaux de risque dont la situation financière de la plupart des chantiers ne permet pas de disposer. Le besoin est exprimé par certains d'un organisme central d'information et d'orientation pour bien utiliser toutes les possibilités avec le maximum de rapidité dans la procédure. Bien que les facilités exceptionnelles accordées par les pouvoirs publics et confirmés dans le Livre blanc soient extrêmement appréciables, il n'est pas sûr qu'elles couvrent tous les besoins, en particulier les investissements en outillage et la constitution du fonds de roulement des activités nouvelles.

Un ordre de grandeur des chiffres moyens d'investissements est très généralement admis : il faut compter environ 5 millions d'anciens francs par salarié affecté à l'activité nouvelle. L'importance de ce chiffre conduit à penser que la phase de démarrage de l'activité doit être soutenue tant que le niveau de rentabilité effective n'est pas atteint ; il a été suggéré d'utiliser à cet effet le mécanisme de la lettre d'agrément.

L'ampleur des problèmes précédents justifie même, selon certains, la fusion juridique et financière des chantiers en trois ou quatre ensembles soutenus par des groupes financiers dont les moyens et l'expérience faciliteront la mise en œuvre des opérations.

L'importance des fonds nécessaires et l'appel qui en résultera aux ressources de l'Etat ou des collectivités conduisent à se demander s'il ne serait pas moins coûteux de prolonger l'activité de certains chantiers menacés, au prix d'une majoration des fonds de la loi d'aide, afin d'éviter des conversions précipitées et aléatoires.

b) Adaptation de la main-d'œuvre :

Le problème d'adaptation de la main-d'œuvre aux activités nouvelles est non moins complexe. Aussi bien pour les cadres que pour les techniciens et les ouvriers, le reclassement vers de nouvelles activités risque d'être délicat dans la mesure où leur spécialisation est souvent étroite dans le travail très particulier de la construction navale. Pour le personnel familiarisé avec la mécanique générale, le réemploi sera relativement aisé, mais pour le personnel occupé aux coques, la conversion sera beaucoup plus difficile.

Il est en effet vraisemblable qu'en général les nouvelles activités seront beaucoup plus exposées à la concurrence et exigeront une productivité comparable à celle des régions industrielles les plus évoluées. Des comparaisons ont déjà été faites entre la région parisienne et certaines zones de chantiers qui montrent des écarts de productivité dans le rapport de 3 à 1 : lorsque l'activité construction navale est la seule industrie locale, les possibilités de la sélection professionnelle sont très réduites.

Des délais suffisants sont nécessaires pour résoudre ces problèmes, car les opérations de formation professionnelle, plus ou moins longues par elles-mêmes, ne peuvent être engagées que lorsque les nouvelles spécialités à pourvoir sont bien définies.

c) Délai nécessaire à la conversion :

L'objection fondamentale et unanime soulevée contre le Livre blanc est celle de l'impossibilité d'atteindre, dans le délai de dix-huit mois imparti, les objectifs limités de conversion partielle des chantiers non menacés, et *a fortiori* de convertir totalement l'activité de certains chantiers. Les résultats modestes obtenus dans le développement actuel des activités menacées ne sont pas les seules justifications de cette opinion générale. On pourrait en effet objecter que ces activités ont été plus ou moins laissées en sommeil durant la période de plein emploi des chantiers, qui était général il y a encore un an. Mais tous les précédents de conversion dans d'autres domaines industriels qui ont été évoqués, et l'expérience courante du lancement d'industries nouvelles, justifient cette objection fondamentale.

On a pu faire remarquer que si les délais consentis sont trop longs, l'effort de conversion ne sera pas engagé, et l'expérience des crises précédentes, assez rapidement dénouées, pourrait inciter à l'attente. Il faut, cependant, insister sur la prise de conscience extrêmement sérieuse de tous les responsables des chantiers de la nécessité de la conversion, en raison de la gravité et de la durée vraisemblable des causes de la crise mondiale actuelle des transports maritimes et de la permanence probable de certains facteurs spécifiquement français.

IV. — Aspects sociaux

La gravité des répercussions sociales de la crise des constructions navales constitue visiblement une des préoccupations majeures du Livre blanc, qui insiste spécialement sur les difficultés du reclassement de la main-d'œuvre de nombreuses zones de chantiers, du fait que l'économie y est depuis longtemps stagnante, ou même la construction navale la seule activité industrielle.

A. — *Coordination nécessaire.*

Le souci manifeste du Livre blanc d'assurer la concordance entre la suppression d'emplois dans les chantiers et la création d'emplois nouveaux dans d'autres branches d'activité risque de n'être que l'affirmation de bonnes intentions, aux dires de certains responsables de chantiers, puisque les mesures autoritaires qu'il annonce conduisent directement à en compromettre irrémédiablement la possibilité. Nombreux sont ceux qui mettent en doute l'efficacité des dispositions prévues par le Livre blanc pour assurer le reclassement dans les conditions justement préconisées. Les responsabilités au niveau des pouvoirs publics sont singulièrement dispersées, le ministère de l'industrie étant chargé de la création des activités nouvelles, le ministère du travail de la mise en œuvre des centres de formation professionnelle accélérée, le ministère des finances de procurer les ressources nécessaires, le ministère des transports gardant, seul, la responsabilité des décisions autoritaires qui doivent toucher certains chantiers. L'on risque en effet de se priver, par ces décisions, de la collaboration des directions de chantiers pour assurer la coordination pourtant indispensable, à l'échelon local, des points de vue distincts mais solidaires du ressort de chacun des départements intéressés. En prononçant une décision qui équivaut à une condamnation, les pouvoirs publics prendront la responsabilité de ses conséquences sociales et économiques, et dégageront celle des responsables des chantiers. Il résulte de l'enquête que, si leur action n'est pas entravée par des mesures brutales, et compte tenu de l'aide annoncée par le Livre blanc, la plupart des chantiers sont prêts à engager leur responsabilité pour mener à bien, dans un délai raisonnable, les transformations préconisées. Ainsi, un groupe industriel important a proposé de prendre l'engagement de créer ou de développer des activités pouvant procurer 600 à 1.000 emplois nouveaux dans une zone de chantiers parmi les plus critiques, à condition que l'activité des chantiers qu'il contrôle dans d'autres régions ne soit pas compromise par des mesures discriminatoires.

B. — *Conversion totale.*

L'obligation envisagée par le Livre blanc de procéder à la conversion totale, avant 1962, de certains chantiers est le point qui soulève les objections les plus graves, entre autres raisons, pour les effets psychologiques désastreux sur l'ensemble du personnel. Dans la perspective de cessation de l'activité construction navale décidée plus d'un an à l'avance, les conséquences suivantes ont été exposées par des chantiers : si des possibilités locales de réemploi existent pour la main-d'œuvre du chantier condamné, les départs volontaires du personnel seront incontrôlables au point de compromettre irrémédiablement l'achèvement du dernier navire ; si ces possibilités de réemploi n'existent pas, quel peut être l'état d'esprit au travail du personnel, obsédé par la condamnation au chômage qui pèse sur lui ?

La conversion totale, ou même la fermeture, ne peut être raisonnablement envisagée par les responsables de chantiers qu'avec une transition suffisamment longue pour permettre aux activités nouvelles de s'implanter progressivement soit dans le chantier lui-même, soit dans son voisinage.

C. — *Difficultés des conversions partielles.*

Si la grande majorité des chantiers admet la nécessité de conversion partielle, et certains même la possibilité d'une conversion totale progressive, il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de facteurs sociaux particuliers aux zones de chantiers, ou même à l'activité spécifique des constructions navales, constituent des difficultés sérieuses sur lesquelles l'attention mérite d'être attirée.

a) Nature des activités nouvelles.

Les industries nouvelles susceptibles de s'implanter soit dans les chantiers, soit dans leur voisinage, ne peuvent malheureusement que très rarement utiliser sans réadaptation les qualifications professionnelles de la construction navale proprement dite. Même pour les spécialistes de mécanique générale des ateliers d'appareils propulseurs, on ne peut espérer de possibilités de remploi nombreuses, car l'implantation nouvelle ou le développement des industries comparables n'est pas normal dans les zones de chantiers trop éloignées des centres de production des matières premières de base et des centres d'utilisation des productions possibles. Ce sont surtout des industries légères ou moyennes, d'une technique en général beaucoup plus évoluée que celle des chantiers, qu'il est possible d'escompter. L'industrie navale est en effet, selon les responsables de chantiers, moins noble que toutes celles qui sont actuellement en expansion, mécanique de précision, automobile, électronique, etc.

b) Réadaptation de la main-d'œuvre.

Il sera donc nécessaire d'envisager la réadaptation de nombreux spécialistes, sans utilisation immédiate pour les activités nouvelles. On a cité le cas, pour les ouvriers, des traceurs et monteurs de coques, des mariniers gréeurs, des monteurs de machines à bord ; pour les techniciens, les dessinateurs spécialistes navals, la maîtrise et les employés de bureaux de fabrication et même pour les ingénieurs.

D'une façon générale, la réadaptation est possible pour des éléments jeunes, encore que le souci légitime de ne pas amputer les rémunérations se heurte à des difficultés non négligeables, selon la durée qui peut être longue de la conversion vers une nouvelle qualification. Le cas du personnel âgé, de quelque catégorie qu'il soit, est encore plus difficile ; or, pour de nombreux chantiers, il est de tradition de conserver le personnel jusqu'à la retraite, d'autant plus que parfois l'industrie navale est la seule dans la localité.

c) Action syndicale.

Les difficultés sociales vécues, il y a quelques années, dans certaines zones de chantiers, ont été évoquées par plusieurs dirigeants entendus. Il existerait, disent certains, à l'encontre du personnel de ces chantiers, un préjugé défavorable qui aurait compromis l'implantation locale de nouvelles industries. Certains pensent que la prise de conscience des graves difficultés de la construction navale a abouti, dès maintenant, à une compréhension très objective des véritables problèmes. D'autres, cependant, craignent que la poussée des revendications soit trop vive et soutiennent que, malgré la légitimité des aspirations, il est impossible de les satisfaire sans un étalement important dans le temps. Des mesures, comme le retour à 40 heures avec rémunération pour 48, l'anticipation de l'âge de la retraite, telles qu'elles ont été précisées par les représentants des organisations syndicales de salariés lors de leur audition devant la commission, sont des objectifs à atteindre. De leur côté, les dirigeants de chantiers ont précisé que pour tendre vers ces objectifs, les moyens devront être fournis par une productivité encore accrue. Or, dans les activités nouvelles possibles, les niveaux de productivité actuellement obtenus dans les zones industrielles les plus évoluées mettent en évidence l'écart à combler par la main-d'œuvre des chantiers.

D. — *Point de vue des organisations syndicales.*

Au cours de leur audition commune devant la commission, les quatre organisations syndicales (C. G. C., C. F. T. C., C. G. T.-F. O., C. G. T.) ont formulé des critiques sur le Livre blanc et proposé des mesures pour résoudre la crise actuelle de la construction navale.

Seules les observations ou suggestions différentes de celles exposées dans les chapitres précédents seront présentées.

Divers commissaires ont d'ailleurs fait des réserves sur certaines des affirmations avancées.

1° Critiques formulées.

Les organisations syndicales ont généralement regretté de ne pas avoir été davantage consultées avant la publication du Livre blanc, qui, au surplus, n'a pas été soumis à la commission supérieure de la marine marchande ni au comité consultatif de la construction navale.

Une organisation considère que les crédits attribués au titre de cette aide n'ont pas toujours été utilisés au mieux par les chantiers.

Il a été regretté que le Livre Blanc ait laissé de côté deux secteurs d'activité de la construction navale : les *petits chantiers* qui groupent plusieurs milliers de salariés et la *réparation navale* où les problèmes de l'emploi se posent de façon cruciale.

Les conditions de reclassement des travailleurs ont appelé les plus sérieuses réserves. Même si des mesures immédiates et autoritaires intervenaient, il y aurait nécessairement décalage dans le temps entre le licenciement du personnel et son réemploi dans d'autres activités que la construction navale. Le délai envisagé semble nettement insuffisant, d'autant plus que les centres de formation professionnelle accélérée ne paraissent pas être dotés des moyens matériels et des crédits suffisants pour répondre aux besoins qui risquent de se manifester rapidement. Enfin, la liaison entre les services locaux des différentes administrations responsables paraît assez mal établie.

2° Suggestions présentées.

L'ampleur de la crise exige que « la solution n'en soit pas laissée à l'initiative des entreprises, mais que soit établi un plan de la construction navale française, à l'élaboration et à l'application duquel devraient être associées les organisations syndicales ».

Une organisation a suggéré la création d'un organisme national de défense de la construction navale comprenant toutes les collectivités intéressées : chambre syndicale des constructeurs de navires, direction des chantiers, syndicats des ouvriers, des techniciens, des cadres et ingénieurs, comités régionaux d'expansion économique, etc.

Cet organisme, avec l'appui des pouvoirs publics, déciderait si certains des établissements doivent être reconvertis partiellement ou non et apporterait son concours et son autorité pour orienter, organiser et installer les entreprises dans des activités nouvelles. La mission de cet organisme ne prendrait fin que lorsque la sécurité de l'emploi du personnel de tous rangs serait assurée de façon durable.

Une autre organisation syndicale a préconisé la création de sociétés mixtes qui devraient permettre d'assurer le plein emploi dans l'industrie de la construction navale en lui confiant la fabrication de machines-outils et de biens d'équipement dont manque notre pays. Ces sociétés comprendraient des représentants des industries de la région intéressée, des pouvoirs publics et des organisations syndicales. Les fonds nécessaires pourraient être fournis, selon des modalités à étudier, par une partie des ressources des Assedic, sans porter atteinte pour autant au versement des allocations aux chômeurs.

Toutes les organisations estiment que les reconversions ne peuvent être totales mais seulement partielles et qu'elles doivent être coordonnées et orientées vers des secteurs qui souffrent actuellement d'une notable insuffisance de production.

Les syndicats ont tous insisté sur les exigences sociales, notamment le respect de la qualification professionnelle, et le maintien de la rémunération actuelle des différentes catégories de travailleurs. Les dispositions préconisées par les pouvoirs publics leur semblent en effet insuffisantes. Ils estiment indispensable de prendre des mesures plus efficaces pour assurer l'intensification de la formation professionnelle et le reclassement concomitant au licenciement. En outre, des dispositions plus radicales leur semblent nécessaires : interdiction d'accès de la profession au personnel d'autres industries jusqu'à ce que le réemploi des salariés des chantiers soit assuré, abaissement de l'âge de la retraite, primes exceptionnelles accordées aux travailleurs obligés d'accepter un emploi hors de leur région.

Du fait que la crise a déjà touché des travailleurs et qu'un nombre croissant est au chômage, les mesures à prendre sont dès maintenant urgentes.

Au cours de l'assemblée plénière, les différentes organisations syndicales ont demandé à être consultées par l'administration non seulement lors de la préparation des mesures à prendre en faveur de l'industrie de la construction navale, mais encore au fur et à mesure de leur application. L'assemblée a adopté un amendement leur accordant satisfaction.

Durant la même séance, le représentant du groupe des travailleurs Force-ouvrière a préconisé l'institution par voie conventionnelle et au niveau des chantiers d'un fonds de régularisation des ressources. Il a fait remarquer qu'avant l'intervention de mesures de licenciement, les salaires risquaient d'être comprimés et que ce fonds de régularisation aurait pour but de compenser ces diminutions de salaires. Selon lui, le fonds ne serait d'ailleurs que la contrepartie des efforts financiers proposés en faveur des chantiers.

Le représentant du groupe des entreprises privées a souligné le précédent redoutable que constituerait la création de ce fonds et demandé quel en serait le coût pour les employeurs.

L'amendement déposé par le groupe des travailleurs C. G. T.-Force-ouvrière a néanmoins été adopté par l'assemblée.

V. — Aspects juridiques

L'intervention autoritaire des pouvoirs publics retenue comme moyen d'atteindre les objectifs fixés par le Livre blanc s'appuie sur des bases juridiques qui ont été l'objet de contestations :

« L'administration dispose-t-elle de pouvoirs d'appréciation suffisamment larges en matière d'attribution des allocations d'aide à la construction navale pour qu'elle puisse provoquer par simple voie réglementaire, une politique discriminatoire susceptible d'entraîner la disparition des certains chantiers ?»

A l'appui de cette thèse, certains font valoir que le pouvoir exécutif est parfaitement en droit de prendre un règlement d'administration publique définissant les conditions d'attribution des allocations. Ils rappellent à cet égard que la Constitution du 4 octobre 1958 a étendu le domaine du pouvoir réglementaire et soulignent que le cas présent ne relève pas de l'article 31 de la Constitution. Cette interprétation serait confirmée par l'article 1er de la loi du 24 mai 1951 qui stipule : « La construction en France de tous bâtiments de mer... *peut* donner lieu au profit du chantier constructeur intéressé, à l'attribution d'une allocation forfaitaire... »

« La décision d'attribution d'allocation est prise dans chaque cas particulier, par le ministre de la marine marchande... »

En outre, l'article 9 terminal dispose : « Un règlement d'administration publique précisera les mesures nécessaires à l'application de la présente loi, et notamment ... les *conditions* de présentation des demandes et *d'attribution de ces allocations...* ».

Des ces dispositions, on conclut que le Gouvernement a la possibilité de subordonner l'attribution de l'allocation forfaitaire à des conditions déterminées par décret.

A l'encontre de cette thèse, d'autres se fondent sur le fait que l'administration ne saurait user de ses pouvoirs dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été donnés. La puissance publique ne peut utiliser une procédure déterminée en vue d'atteindre un résultat différent de celui auquel cette procédure est destinée à aboutir. Or, le législateur, en votant la loi d'aide, n'a pas envisagé de provoquer la fermeture de certaines entreprises en usant de critères non définis dans la loi mais s'est préoccupé au contraire de soutenir l'activité des chantiers navals pour des raisons économiques, sociales et de défense nationale.

De plus, l'argument tiré de l'emploi du verbe « peut » dans l'article 1er de la loi leur paraît très contestable ; cette formule apparaît comme une simple clause de style dans un grand nombre de textes par lesquels l'Etat accorde des faveurs sous forme, par exemple, de primes, de bonifications d'intérêts ou de garanties dont le caractère financier est en tout point comparable au caractère des allocations prévues par la loi d'aide à la construction navale. Le verbe « peut » n'aurait donc qu'un seul objectif en l'espèce : donner à l'Etat une marge d'appréciation suffisante de façon à mieux protéger les finances publiques, mais il n'aurait pas pour objet de renforcer les pouvoirs de l'administration « au point de lui donner des droits absolus ».

***

Il n'appartient pas au Conseil économique et social de prendre parti sur ce problème juridique délicat. Mais la gravité des conséquences irréversibles qui résulteraient des mesures préconisées par le Livre blanc, et qui pourraient éventuellement être prises, conduit le Conseil à attirer particulièrement l'attention des pouvoirs publics sur leurs effets tant juridiques que sociaux.

2° Avis formulé par le Conseil économique et social, au cours de sa séance du 23 mars 1960, sur les problèmes posés par la situation de la construction navale française.

Le Conseil économique et social s'étant saisi le 8 décembre 1959 des problèmes posés par la crise de la construction navale française a confié le soin d'étudier cette question à une commission spécialement créée à cet effet, en application des dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 portant loi organique relative au Conseil économique et social.

L'élaboration du rapport fut confiée à MM. Branger et Gondouin. Ce dernier le présenta en séance plénière au nom de la commission spéciale de la construction navale.

Le Conseil économique et social considère qu'il y a lieu, dans le cadre de la saisine, de faire notamment des réserves sur certaines mesures annoncées par le « Livre blanc sur l'industrie de la construction navale » présenté par M. le ministre des travaux publics le 7 janvier dernier et qu'il convient de suggérer des modalités permettant d'aboutir à la réforme nécessaire de la structure de l'industrie navale française en tenant compte des observations suivantes :

Sur les aspects économiques et financiers de la crise.

Si la crise de la construction navale a pu paraître particulièrement aiguë au début de 1959, les indices favorables se sont manifestés depuis fin 1959 avec la reprise des consultations d'armateurs étrangers et l'enregistrement d'un volume de commandes appréciables. En outre, à la longue, l'expansion des transports maritimes, du fait de la poussée démographique et des échanges avec les pays en voie de développement, permet d'espérer une amélioration de la conjoncture. Cette expansion serait accrue par la suppression des mesures discriminatoires qui pourraient encore exister à l'égard de certains pays en matière de commandes de navires.

Il semble donc excessif, alors que les développements continuent à l'étranger, de réduire à 400.000 tonneaux, la production annuelle des chantiers français, en se référant au point bas de la crise.

L'armement français, évidemment touché par la conjoncture internationale, fait état de difficultés propres que les pouvoirs publics se préoccupent d'étudier en recherchant les conditions permettant d'atténuer ce qui peut handicaper notre pavillon.

Cependant des besoins limités subsistent. Si l'armement français pouvait être rendu plus compétitif, ces besoins pourraient s'accroître et répondre mieux à la nécessité d'une expansion de la fotte française pour améliorer la balance des comptes des transports maritimes.

Le souci de limiter les crédits consacrés à l'aide et, en particulier, de ne pas surpayer des devises, est légitime. Mais, d'une part, il convient de rappeler l'importance des aides directes ou indirectes que consacrent la plupart des pays à leur industrie navale. D'autre part, les dotations budgétaires, jusqu'en 1963, paraissent suffisantes pour consentir avec une grande souplesse les aides nécessaires, soit que la crise se prolonge, soit que la reprise s'amplifie.

Sur les aspects techniques et industriels de la situation des chantiers.

La détermination des chantiers sur lesquels le Livre blanc envisage de concentrer l'activité construction navale résulte de critères de discrimination contestables et incomplets.

L'amélioration des conditions d'activité des chantiers et la refonte de la structure de la profession inchangée depuis de longues années, sont reconnues indispensables, aussi bien par le Livre blanc que par les intéressés eux-mêmes.

La conversion d'une partie de l'activité des chantiers sur des industries autres que la construction navale est également reconnue indispensable. Mais cette adaptation à des activités nouvelles nécessite des moyens financiers importants et un délai plus long que celui de dix-huit mois prévu par le Livre blanc.

Sur les aspects sociaux des conversions nécessaires.

Le Livre blanc et certaines déclarations officielles faites devant la commission ont marqué le souci d'assurer le plein emploi des personnels des chantiers et de respecter leur qualification. Toutefois, ces propositions risquent de n'être que l'affirmation de bonnes intentions dans le cas d'une conversion précipitée.

Un long délai et des précautions attentives sont nécessaires pour résoudre les problèmes délicats que pose le plein emploi de la main-d'œuvre et pour assurer son adaptation aux techniques avancées qui seront impliquées par les activités nouvelles. Si la formation vers de nouvelles qualifications professionnelles est possible pour les jeunes, elle sera très difficile pour le personnel âgé dont la proportion est importante dans les chantiers.

Une évolution progressive est non moins indispensable pour tenir compte des facteurs sociaux particuliers aux zones de chantiers.

Sur les aspects juridiques et administratifs des mesures envisagées.

Les bases juridiques semblent fragiles pour permettre à l'administration, par la voie des attributions de l'aide à la construction navale, de décider en fait de la cessation de l'activité de certains chantiers, sans qu'interviennent des textes comportant des procédures équitables.

Compte tenu de ces éléments d'appréciation, le Conseil économique et social,

Emet l'avis suivant (1) :

A. — *Sur certaines mesures du Livre blanc.*

1° Il est impossible dans le délai fixé par le « Livre blanc sur l'industrie de la construction navale », c'est-à-dire avant la fin de 1961, de réussir des opérations de conversion importantes de certains chantiers propres à assurer tout à la fois le respect de la qualification et le plein emploi de la main-d'œuvre pour les années 1962 et 1963 ;

2° Les discriminations annoncées par le Livre blanc doivent être reconsidérées par les pouvoirs publics en raison :

— de la gravité de leurs conséquences sociales dans les chantiers menacés ;

— de la fragilité de leurs bases techniques et juridiques.

B. — *Sur les mesures extérieures à la construction navale.*

1° Il est indispensable d'encourager par divers moyens les commandes qui correspondent à des besoins limités mais réels de l'armement français en lui procurant les moyens de financement appropriés à la nature particulière de cette industrie (consolidation des crédits à moyen terme en cours, augmentation pour les commandes nouvelles de la proportion des crédits à long terme dont la durée devrait atteindre quinze ans, attribution de bonifications d'intérêt dans le cadre des orientations générales et sans discrimination particulière) ;

2° Pour obtenir les commandes possibles d'armateurs étrangers dont les consultations se manifestent à nouveau, il convient :

— d'ajuster, dans un court délai, le taux de l'aide à l'évolution des prix de vente internationaux ;

— d'accorder des possibilités de crédit plus importantes et plus longues à la clientèle étrangère, notamment en faisant bénéficier les chantiers des avantages de préfinancement et de relais destinés aux grands ensembles industriels exportés.

3° La situation exacte des prix de revient de l'armement français étant en cours d'étude par une commission spéciale, il est nécessaire d'en attendre les conclusions.

(1) Le vote sur l'ensemble de l'avis a été acquis au scrutin public par 136 voix et 3 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 3).

Cependant, dès maintenant, l'attention des pouvoirs publics doit être attirée sur l'intérêt de résoudre rapidement les problèmes suivants :

— ferraillage de navires anciens ou périmés (liberty ships, T 2, etc.) ;

— autorisation de vente à l'étranger de navires inadaptés ;

— aide à la modernisation et à la transformation de navires existants ;

— consultation obligatoire des autorités de tutelle pour les accords commerciaux ouvrant la possibilité d'importation et d'exportation de navires ;

— utilisation préférentielle du pavillon pour les exportations et les importations ;

— conséquences des accords économiques avec les autres Etats de la Communauté ;

— incidence de la politique pétrolière sur l'emploi de la flotte spécialisée ;

— abrogation des mesures discriminatoires qui pourraient encore exister en matière de commandes de navires.

C. — *Sur les mesures concernant les chantiers.*

1° Si les délais accordés par le Livre blanc ont été jugés insuffisants et les critères contestables, par contre, le recours à des conversions partielles ou même exceptionnellement totales, est reconnu inévitable, mais leur mise en œuvre doit être progressive et engagée le plus rapidement possible (1).

Sur le plan financier, et pour compléter l'action technique engagée par la chambre syndicale des constructeurs de navires en liaison avec la direction des industries mécaniques et électriques, l'efficacité des mesures retenues par les pouvoirs publics serait grandement accrue si ceux-ci procédaient à l'harmonisation et à la coordination des différentes formes d'aide actuellement prévues pour les entreprises, les secteurs ou les régions en difficulté, chaque chantier devant être considéré de ce point de vue, comme situé en zone spéciale de conversion.

La mise en œuvre de ces mesures pourrait être facilitée par la désignation de personnalités choisies par les différentes parties intéressées ;

2° La conversion de la main-d'œuvre des chantiers vers d'autres qualifications professionnelles devrait être encouragée par des primes attribuées aux chantiers pour leur permettre de développer les tâches de formation. Dans le même temps, devrait être intensifiée l'action des centres de formation professionnelle accélérée.

L'attention est tout particulièrement attirée sur la nécessité d'un effort exceptionnel dans les zones critiques de chantiers pour :

a) Développer la formation technique des jeunes générations afin de leur permettre un classement aisé dans les techniques avancées ;

b) Revenir aux dispositions légales concernant les autorisations de dérogation sur la pratique des horaires (2) ;

c) Instituer par voie conventionnelle au niveau des chantiers un fonds de régularisation des ressources (3) ;

d) Prévoir l'anticipation de l'âge de la retraite, notamment par l'application de l'article 64 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 ;

(1) Un amendement tendant à supprimer le membre de phrase : « ou même exceptionnellement totales » a été rejeté au scrutin public par 50 voix contre 24 et 10 abstentions. (Voir résultat en annexe, scrutin n° 1.)

(2) Un amendement tendant à ajouter à la fin du paragraphe le membre de phrase : « avec comme objectif le retour à la semaine de quarante heures, sans diminution de la rémunération » a été rejeté à main levée.

(3) L'adjonction de ce paragraphe résulte d'un amendement adopté au scrutin public par 51 voix contre 42 et 16 abstentions. (Voir résultat en annexe, scrutin n° 2.)

3° La structure actuelle de l'industrie navale est dispersée à l'excès et génératrice de charges trop lourdes.

Bien qu'il n'apparaisse pas possible de retenir la voie autoritaire choisie par le Livre blanc, les tendances qu'il définit vers une concentration et une diminution du nombre des sociétés et chantiers sont à retenir dans la mesure où elles s'avèrent indispensables au maintien de l'emploi et sous réserve des contrôles nécessaires de l'Etat sur les grandes concentrations d'intérêts. Toutefois, la capacité annuelle de production française devrait être maintenue à un niveau compatible avec les besoins de renouvellement et d'extension désirables de la flotte française et les possibilités d'exportation et conserver au moins la position relative qu'elle occupe actuellement dans le monde.

Sous les mêmes réserves, les fusions financières, les accords techniques et commerciaux peuvent constituer une approche de solutions que devront, en définitive, retenir les chantiers ;

4° Les mesures destinées à faciliter les conversions et les concentrations doivent être limitées dans leur choix et dans le temps, mais elles doivent être poussées hardiment pendant la période de transition et porter notamment sur les points suivants :

— fusions exonérées de droits ;

— activités nouvelles exemptes d'impôts ;

— bénéfice de l'aide aux activités nouvelles exportatrices ;

— assouplissement et extension du régime des lettres d'agrément.

Parallèlement aux reconversions internes, il conviendrait que les pouvoirs publics utilisent toutes les possibilités légales et financières dont ils disposent ou disposeront pour faciliter et contrôler l'implantation auprès des chantiers d'industries nouvelles qui pourraient bénéficier de certains des avantages précédents, à condition qu'elles absorbent une proportion suffisante de main-d'œuvre libérée par les chantiers ou résultant des progressions démographiques régionales.

Tenant compte du fait que les chantiers de construction navale sont généralement situés dans les zones critiques où le problème de l'emploi se pose avec acuité, il est souhaitable que les conversions prévues et les implantations nouvelles s'inscrivent dans le cadre plus vaste de l'évolution des économies régionales intéressées, ce qui suppose l'élaboration d'un plan d'ensemble englobant les préoccupations de la construction navale dans celles des régions considérées et comportant des engagements précis ;

5° Pour la mise en œuvre des mesures préconisées par le présent avis, il est indispensable que les organisations professionnelles et syndicales soient appelées à en délibérer avec les représentants de l'administration, avant que soient arrêtées lesdites mesures, puis au fur et à mesure de leur application (1).

D. — *Sur une coordination internationale.*

La France, consciente des difficultés à surmonter, devrait prendre l'initiative de promouvoir, au sein de conférences internationales, une politique commune portant :

1° Sur l'assainissement de l'exploitation maritime, par l'harmonisation par le haut des conditions de travail et des charges de l'armement traditionnel et la suppression des pratiques déloyales ;

2° Sur le rajeunissement de la flotte par la démolition et le remplacement des unités hors d'âge et des navires de transition ;

3° Sur la nécessité d'enquêtes exhaustives à faire dans tous les pays sur toutes formes officielles ou occultes d'aide à la construction navale pour déterminer dans quelle mesure et dans quel délai ces aides devront être progressivement et simultanément réduites et même ultérieurement supprimées.

(1) Un amendement tendant à ajouter à la fin du paragraphe le membre de phrase « puis au fur et à mesure de leur application » a été adopté à main levée.

ANNEXE A L'AVIS

formulé par le Conseil économique et social, au cours de sa séance du 23 mars 1960,

sur les problèmes posés par la situation de la construction navale française.

SCRUTIN N° 1

sur l'amendement n° 8 tendant à supprimer toute référence à des conversions totales de chantiers.

Nombre de votants	**84**
Ont voté pour	**24**
Ont voté contre	**50**
Se sont abstenus	**10**

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (24).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alldières, Chaulet, Haniquaut, Lagandré, Liénart, Mathevet, Quirin, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Dautriche, Delon, Duret, Furst, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, Sauvy.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Leroy, Mabit, Mme Picard, M. Si Hassen.

Ont voté contre (50).

Groupe des travailleurs :

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Beyaert, Blaise, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro.

C. G. C. — MM. Gondouin, Hervouet, Le Ferme.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Auberger, Belrachid, Bernard, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Gingembre, Kruger, Mersch, Meunier, Paquette, Pisson, Rogliano, Stoll.

Groupe de l'agriculture. — MM. Beghain, Desbarats, Forget, Guy-Charon, Lescourret, Najah, Tardy.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Le Henaff, Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Boulland, Colomer, Dallant, Duhamel, Jeudon, Lecœur, Ressicaud.

Groupe de la coopération. — MM. Benoist, Lamy.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Durand-Réville, Polti, Senet.

Se sont abstenus (10).

Groupe des entreprises privées. — M. Glotin.

Groupe de l'artisanat. — M. Chopin.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Dumontier, Goussault.

Groupe de la coopération. — M. Gaussel.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Fillon, Gaumont, Malbrant, Vignes.

SCRUTIN N° 2

sur l'amendement tendant à instituer un fonds de régularisation des ressources.

Nombre de votants	**109**
Ont voté pour	**51**
Ont voté contre	**42**
Se sont abstenus	**16**

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (51).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alldières, Chaulet, Lagandré, Levard, Liénart, Mathevet, Quirin, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Dautriche, Delon, Duret, Furst, Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Beyaert, Blaise, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro.

Groupe de l'agriculture. — MM. Beghain, Chatras, Dalle, Desbarats, Forget, Labonde, Lescourret, Najah.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Le Hénaff, Verret.

Groupe de la coopération. — MM. Lamy, Martin.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Fillon, Gaumont, Malbrant, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Gravier, Martial, Polti, Senet, Tisserand.

Ont voté contre (42).

Groupe des travailleurs C. G. C. — MM. Bicheron, Gondouin, Le Ferme.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Auberger, Belrachid, Bernard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Ducros, Gingembre, Glotin, Goudaert, Kruger, Mayolle, Mersch, Meunier, Paquette, Pisson, Rogliano, Stoll.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chopin, Colomer, Dallant, Duhamel, Jeudon, Ressicaud, Séné.

Groupes des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Byé, Goussault, Ramonet.

Groupe de la coopération. — M. Benoist.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Sanglier.

Se sont abstenus (16).

Groupe des travailleurs C. G. C. — M. Hervouet.

Groupe de l'agriculture. — MM. Chégut, Tardy.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Moch.

Groupe de l'artisanat. — MM. Boulland, Lecœur.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Dumontier, Sauvy.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Houist, Leroy, Mabit, Si Hassen, Vinot.

Groupe de la coopération. — M. Gaussel.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Durand-Réville.

SCRUTIN N° 3

sur l'ensemble du projet d'avis présenté par M. Gondouin.

Nombre de votants 139
Ont voté pour 136
Se sont abstenus 3

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (136).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Charuau, Chaulet, Haniquaut, Lagandré, Levard, Liénart, Mathevet, Quirin, Sulter, Vansieleghem.

C. G. T. — MM. Barjonet, Brard, Dautriche, Delon, Duret, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Ammour, Babau, Beyaert, Blaise, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Goudy, Richard, Sidro.

C. G. C. — MM. Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Auberger, Belrachid, Bernard, Cagniard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerle, Ducros, Fournier, Gingembre, Glotin, Goudaert, Kruger, Mayolle, Mersch, Meunier, Paquette, Pisson, Rogliano, de Rosen, Stoll, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'agriculture. — MM. D'Andlau, Beghain, Bencharif, Chatras, Dalle, Desbarats, du Douet de Graville, Forget, Guellati, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Hervieu, Labonde, Lequertier, Lescourret, Milhau, Najah, Robin, Tardy.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Gœtze, Le Hénaff, Lutfalla, Moch, Verret.

Groupe de l'artisanat. — MM. Boulland, Colomer, Dallant, Duhamel, Jeudon, Lecœur, Ressicaud, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Goussault, Laurens, Ramonet, Sauvy, Vallon.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, Houiat, Leroy, Mabit, Mme Picard, MM. Si Hassen, Vinot.

Groupe de la coopération. — MM. Harasse, Martin.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Legasse, Mohamed, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Gaumont, Laurent-Eynac, Malbrant, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville, Gravier, Martial, Millot, Polti, Senet, Tisserand.

Se sont abstenus (3).

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, Dumontier.

Groupe de la coopération. — M. Gaussel.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.